



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 129]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 13, 2015/चैत्र 23, 1937

No. 129]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 13, 2015/CHAITRA 23, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 8 अप्रैल, 2015

सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन का प्रयोग करने के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम :

- (i) श्री टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी. बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2015 के 21वें दिन पारित)

यह मामला एनएमपीटी में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए 63 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) का प्रयोग करने के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त, 2014 से संबंधित है।

2. यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रचालित 100 टन एमएचसी की तैनाती के लिए 2005 दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन अधिकतम दर निर्धारित की थी। वर्तमान प्रस्ताव शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए स्वयं पत्तन द्वारा खरीद की गई 63 टन एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनएमपीटी के मौजूदा दरमान में पत्तन के स्वामित्व वाली एमएचसी के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।

3.1. शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए पत्तन के स्वामित्व वाले एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अब दाखिल किए गए प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- (i) पत्तन ने वर्ष 2011-12 के दौरान 8.47 मिलियन टन शुष्क बल्क कार्गो, 0.5 मिलियन टन ब्रेक बल्क कार्गो और 45000 टीईयू प्रहस्तन किया था।
- (ii) वर्ष 1979 में शुरू की गई 10 टन क्षमता की 3 ईएलएल घाट क्रेनों का निपटान जुलाई 2011 में किया गया था। परिणामस्वरूप, शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क तथा कंटेनरों का प्रहस्तन जलयान के गियरों का इस्तेमाल करते हुए ही किया जाता है। इस प्रकार, पत्तन के पास बर्थों पर अपनी प्रहस्तन सुविधाएं/क्रेन नहीं हैं।
- (iii) पत्तन को मूल जरूरत के रूप में न्यूनतम पत्तन स्वामित्व वाली प्रहस्तन अवसंरचना उपलब्ध करवाने की आवश्यकता है।
- (iv) उपर्युक्त के मद्देनजर, एनएमपीटी ने अपने बोर्ड के अनुमोदन से, 58,25,000 यूरो की कुल लागत पर 16 घ.मी. के 3 ग्रेबों और 3 ऑटोमेटिक टेलिस्कोपिक स्प्रेडरों के साथ 63 टन क्षमता की 2 मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) की आपूर्ति के लिए आदेश दे दिया है।
- (v) खरीद के निबंधन एवं शर्तों के अनुसार, उपस्कर आपूर्तिकर्ता द्वारा प्रचालित और अनुरक्षित किया जाएगा।

3.2. एमएचसी का प्रयोग करने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं नीचे दी गई हैं:—

क्र.सं.	विवरण		शुष्क बल्क	ब्रेक बल्क कार्गो	कंटेनर
(i)	एमएचसी की लागत		रु. 2,172 लाख (एक ग्रेब के साथ)	रु. 2,120 लाख	रु. 2,208 लाख (एक स्प्रेडर के साथ)
(ii)	क्षमता:				
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा	एकल आवागमन और संयुक्त आवागमन की औसत	461 टन	230 टन	15 चक्र
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है।	4000 घंटे	4000 घंटे	4000 घंटे
(iii)	वार्षिक क्षमता		18,44,000 टन	9,20,000 टन	60000 टीईयू
(iv)	प्रचालन लागत:				
(क)	ईंधन	(गणना के लिए सुविचारित बल्क उपयोक्ताओं के लिए प्रचलित डीजल कीमत)	रु. 105.98 लाख (38.4 लिटर प्रति घंटा x रु. 69 प्रति लिटर x 4000 घंटे)	रु. 105.98 लाख (38.4 लिटर प्रति घंटा x रु. 69 प्रति लिटर x 4000 घंटे)	रु. 90.25 लाख (32.7 लिटर प्रति घंटा x रु. 69 प्रति लिटर x 4000 घंटे)
(ख)	मरम्मत और अनुरक्षण	सीएमसी आदेश के अनुसार, पुर्जों सहित अनुरक्षण की कुल लागत रु. 1,50,00,000/- प्रति क्रेन है	रु. 150 लाख	रु. 150 लाख	रु. 150 लाख
(ग)	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	उपस्कर की पूंजी लागत पर 1%	रु. 21.72 लाख (1% * रु. 2172 लाख)	रु. 21.20 लाख (1% * ₹ 2120 लाख)	रु. 22.08 लाख (1% * ₹ 2208 लाख)
(घ)	मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार	रु. 224.58 लाख (10.34% * ₹2172 लाख)	रु. 219.21 लाख (10.34% * ₹2120 लाख)	रु. 228.31 लाख (10.34% * ₹2208 लाख)
(ङ)	अन्य व्यय (पूंजी लागत का 5 प्रतिशत)	सकल अवल परिसंपत्ति मूल्य पर 2%	रु. 43.44 लाख (2%* ₹2172 लाख)	रु. 42.40 लाख (2%* ₹2120 लाख)	रु. 44.16 लाख (2%* ₹2208 लाख)
	कुल लागत		रु. 545.73 लाख	रु. 538.79 लाख	रु. 534.80 लाख
(v)	औसतन 3 वर्षों के डब्ल्यूडीवी पर आरओसीई (16 प्रतिशत)		रु. 275.65 लाख (16% * 1722.83)	रु. 269.05 लाख (16% * 1681.58)	रु. 280.22 लाख (16% * 1751.38)
(vi)	राजस्व अपेक्षा (iv) + (v)		रु. 821.38 लाख	रु. 807.84 लाख	रु. 815.02 लाख
(vii)	किराया प्रभार (विदेशी) (रु. में)		रु. 44.54 प्रति टन	रु. 87.81 प्रति टन	रु. 1358.37 प्रति टीईयू
(viii)	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) (रु. में)		रु. 26.72 प्रति टन (रु. 44.54 का 60%)	52.69 प्रति टन (रु. 87.81 का 60%)	रु. 815.02 प्रति टीईयू (रु. 1358.37 का 60%)

3.3. तदनुसार, एनएमपीटी ने अनुमोदन के लिए निम्नलिखित दरें प्रस्तावित की हैं:-

(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

विवरण	दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए	रु. 44.54	रु. 26.72

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

विवरण	दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील, टिम्बर, बैग सामग्री, आदि के लिए	रु. 87.81	रु. 52.69

(iii) कंटेनर:

विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
लदाई एवं उतराई 20' तक के पोत से	रु. 1358.00	रु. 815.00
20' से अधिक और 40'	रु. 2038.00	रु. 1223.00
40' से अधिक	रु. 2717.00	रु. 1630.00

3.4. इसी बीच, अपने पत्तन में निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित एमएचसी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर, एनएमपीटी ने अस्थायी आधार पर वसूली के लिए निम्नलिखित दरों का प्रस्ताव किया है:-

(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

विवरण	दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए	रु. 38.34	रु. 23.00

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

विवरण	दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील, टिम्बर, बैग सामग्री, आदि के लिए	रु. 72.90	रु. 43.74

4. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 सितम्बर, 2014 द्वारा निम्नलिखित सूचना दी थी:-

- (i) यह एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दरों पर आम सहमति पर पहुंचने के लिए उपयोक्ताओं के साथ बैठक करने की कार्यवाही कर रहा है।
- (ii) टीएएमपी को प्रस्ताव अंग्रेषित करने में विलंब का प्रमुख कारण इस वजह से था कि सही अभिग्रहण लागत आपूर्तिकर्ता को भुगतान करने के बाद ही ज्ञात हो सकती थी क्योंकि खरीद की लागत यूरो में थी और यूरो दर में परिवर्तन से अभिग्रहण लागत बदल सकती थी।
- (iii) क्रेनें पहले ही शुरू हो चुकी हैं तथा बिना और विलंब के कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने हैं। टीएएमपी से अनुरोध है कि एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त, 2014 में प्रस्तावित दरों को शीघ्र अधिसूचित करे।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अंग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त हुई टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अंग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 अक्टूबर, 2014, 13 अक्टूबर, 2014, 17 अक्टूबर, 2014 तथा दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रेषित की थीं।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 13 अक्टूबर, 2014 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 द्वारा संशोधित लागत विवरण के साथ प्रश्नों के जवाब भेजे थे। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनपर एनएमपीटी के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	एनएमपीटी का जवाब
I.	सामान्य:	
(i)	पत्तन ने 7 अगस्त 2014 से शुरू होने की संभावना वाले पत्तन के स्वामित्व वाले एमएचसी के लिए अस्थायी दर के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया है। यह देखा जाए कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमानों में	

	<p>किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो, पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। प्रस्ताव प्रस्तुत करने साथ ही साथ, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है। अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विपथित की जानी चाहिए; और इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ता(ओं) की परस्पर सहमति भी अवश्य होनी चाहिए। उसके मद्देनजर पत्तन से निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित किए जाने का अनुरोध है:-</p>	
(क)	क्या मौजूदा दरमान (एसओआर) में समान क्षमता वाली एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है; और	नहीं। मौजूदा टीएमपी अधिसूचित दरमान 100 टन क्षमता की एमएचसी के लिए है और 63 टन क्षमता की एचएमसी के लिए नहीं।
(ख)	क्या एनएमपीटी द्वारा अस्थायी आधार पर दरें वसूल की जा रही हैं। यदि हाँ, तो वह तारीख दर्शाएं जिससे ये दरें एनएमपीटी द्वारा अस्थायी आधार पर वसूल की जा रही हैं।	क्रेनों की शुरुआत की तारीख अर्थात् 5-9-2014 से ये दरें टीएमपी द्वारा अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने के अधीन अस्थायी आधार पर वसूल की जा रही हैं।
(ग)	टीएमपी द्वारा अनुमोदित सामान्य दरों की वसूली का प्रस्ताव नहीं करने और 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.17.2 में यथा विनिर्दिष्ट अस्थायी आधार पर प्रस्तावित दरें वसूल करने का प्रस्ताव नहीं करने का कारण बताएं।	पत्तन 100 टन क्रेन के लिए टीएमपी की अनुमोदित दर अस्थायी दर के रूप में वसूल कर रहा है।
(घ)	2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.17.3 द्वारा यथा अपेक्षित, अस्थायी आधार पर दरों की वसूली करने के लिए उपयोक्ताओं की सहमति की प्रति, यदि एनएमपीटी वसूली करनी पहले ही शुरू कर चुका हो, भेजे।	अस्थायी दर पर आम सहमति के लिए पत्तन उपयोक्ताओं के साथ 20-09-2014 को बैठक आयोजित की गई थी परन्तु इसे लागू नहीं किया गया है।
II.	पूँजी लागत:	
(i)	<p>इस प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए अनुबंध-1 (शुष्क बल्क कार्गो), अनुबंध-2 (ब्रेक बल्क कार्गो) और अनुबंध-3 (कंटेनर) से यह देखा गया है कि पत्तन ने इसी एमएचसी के लिए विभिन्न पूँजी लागत पर विचार किया है। यह दिखाई देता है कि एक एमएचसी के लिए एक ग्रेब की लागत और दूसरे एमएचसी के लिए एक स्प्रेडर की लागत एमएचसी की लागत के साथ सुविचारित की गई है। एमएचसी की पूँजी लागत और संबंधित प्रहस्तन उपस्कर लागत का ब्रेकअप दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रेषित करें।</p>	<p>प्रस्ताव के साथ संलग्न बीओक्यू की प्रति में क्रेनों, स्प्रेडरों तथा ग्रेबों की लागत अलग-अलग दी गई है।</p> <p>ग्रेब शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए ही प्रयोग किए जाते हैं कंटेनरों के लिए नहीं। तदनुसार, स्प्रेडर केवल कंटेनरों के लिए प्रयोग किए गए हैं और शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रयोग नहीं किए गए हैं। अतः, कुल लागत लेने के बजाय, केवल क्रेन लागत जमा ग्रेब की लागत अथवा उसके उपयोग पर निर्भर करते हुए स्प्रेडर पर विचार किया गया है।</p>
(ii)	यदि एमएचसी आयात किए जाते हैं, स्पष्ट करें कि क्या पत्तन ने एमएचसी पर केपेक्स पर सीमाशुल्क ड्यूटी छूट प्राप्त कर ली है अथवा प्राप्त किए जाने की संभावना है। यदि हाँ, तो एमएचसी की मूल लागत और प्राप्त की गई/प्राप्त किए जाने की संभावना वाले सीमाशुल्क ड्यूटी के ब्योरे भेजें। यह भी पुष्टि करें कि लागत विवरण में सुविचारित एचएमसी की पूँजी लागत पत्तन के वार्षिक लेखों में लिए गए पूँजीकृत मूल्य के अनुसार है।	पत्तन ने एमएचसी ईपीसीजी योजना के अधीन खरीदे हैं और सीमाशुल्क ड्यूटी की छूट प्राप्त की है। लागत विवरण के लिए सुविचारित पूँजी लागत सीमाशुल्क ड्यूटी के अतिरिक्त है। 2 सं. एमएचसी वर्ष 2014-15 में पूँजीकृत किए गए हैं। लागत विवरण के लिए सुविचारित पूँजी लागत यूरों में बीओक्यू दर थी (1 यूरो रु. 80/- माना गया है)।
III.	क्षमता:	
(i)	<p>इस प्राधिकरण ने पीपीटी, कीओपीपीटी तथा एनएमपीटी में प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की गई एचएमसी के प्रयोग के लिए मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय इन आदेशों में विस्तार से दिए गए कारणों से 100 टन एचएमसी के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु 12500 टन प्रतिदिन, स्टील तथा बैग कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया था। कंटीटी द्वारा तैनात की गई पत्तन स्वामित्व वाली 60 टन एमएचसी के मामले में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/23/2011-कंटीटी दिनांक 29 जून 2011 में शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन/दिन (595 टन/घंटा) (अर्थात् <math>10000/24</math> घंटे * <math>70\% = 595</math> टन प्रति घंटा) और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2500 प्रतिदिन (149 टन/घंटा) (अर्थात् <math>2500/24</math> घंटे * <math>70\% = 149</math> टन प्रति घंटा) की प्रहस्तन दर पर विचार किया था। सीओपीटी ने 40 टन एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने हाल ही के प्रस्ताव में कंटीटी में 60 टन एचएमसी के लिए सुविचारित स्तर पर प्रहस्तन दर</p>	<p>शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो टनों में प्रहस्तित किए जाते हैं और कंटेनर कार्गो टॉईयू (अर्थात् संख्याओं में) में प्रहस्तित किए जाते हैं।</p> <p>टनों में क्रेन की प्रहस्तन क्षमता निम्नलिखित कारकों पर निर्भर करती है:-</p> <p>(क). उत्तराई दर प्रति घंटा, कार्गो के घनत्व पर निर्भर करते हुए।</p> <p>(ख). प्रत्येक घंटे के दौरान क्रेन द्वारा निष्पादित चक्रों की संख्या, अपने अनुभव के आधार पर, विभिन्न प्रचालकों पर निर्भर करते हुए।</p> <p>(ग). ग्रेब का आकार: कांडला पत्तन में प्रयुक्त ग्रेब 18 घ.मी. की थी।</p> <p>(घ). क्रेन के लिए अंगीकृत 461 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर आईएम मै. इतलागरू द्वारा दिए गए आंकड़ों पर आधारित थी।</p>

	पर विचार किया है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, केपीटी में एमएचसी की समान क्षमता के लिए अंगीकृत प्रहस्तन दर की अपेक्षा कम दर पर विचार करने का कारणों का औचित्य बताएं।																					
(ii)	15 फेरे प्रति घंटा की दर से कंटेनर के लिए प्रहस्तन दर पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन/उतराई में कंटेनर प्रहस्तन को छोड़कर किसी स्थितिकरण, लॉकिंग/अनलॉकिंग की अपेक्षा नहीं की जाती है। अतः, कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए सुविचारित फेरों की संख्या शुष्क बल्क प्रहस्तन/उतराई की आधी मानी गई है।																				
IV.	ईंधन																					
(i)	शुष्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए ईंधन उपभोग 38.4 लिटर प्रति घंटा सुविचारित किया गया है जबकि कंटेनर प्रहस्तन करने के लिए ईंधन उपभोग 32.7 लिटर प्रति घंटा सुविचारित किया गया है। पत्तन से अनुरोध है कि वे कारण स्पष्ट करें कि कैसे ईंधन उपभोग कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के प्रहस्तन के लिए भिन्न अनुमानित की गई है। ईंधन उपभोग के उपर्युक्त स्तर का अनुमान लगाने का आधार भी स्पष्ट करें।	ईंधन उपभोग एक घंटे के दौरान निष्पादित चक्रों की संख्या पर निर्भर करता है। शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के समय एमएचसी द्वारा निष्पादित चक्रों की संख्या कंटेनरों का प्रहस्तन किए जाने के समय निष्पादित चक्रों की संख्या की तुलना में बहुत अधिक (लगभग दोगुना) थी। प्रति घंटा ईंधन उपभोग और चक्रों की संख्या (उतराई) भी इसपर निर्भर करती है कि क्या प्रचालक एक ही समय में एकल आवागमन अथवा आवागमन का मेल निष्पादित कर रहा है। शुष्क बल्क के लिए चक्रों की संख्या 32 चक्र और कंटेनरों के लिए 15 चक्र मानी गई है।																				
(ii)	इस प्राधिकरण ने केपीटी में 60 टन एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय शुष्क बल्क, स्टील तथा बैग एवं अन्य कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 33.33 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया था (आदेश सं. टीएएमपी/23/2011-केपीटी दिनांक 29 जून 2011 देखें)। तथापि, एनएमपीटी ने शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 38.4 लिटर प्रति घंटे के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। उसके मद्देनजर, केपीटी में समान क्षमता की एमएचसी के लिए सुविचारित ईंधन उपभोग दर की अपेक्षा शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क का प्रहस्तन करने के लिए ईंधन उपभोग की उच्चतर दर पर विचार करने के कारण का औचित्य बताएं।	ओईएम मै. इतालगरू क्र.सं. 1 इटली द्वारा प्रेषित आंकड़ों के अनुसार: <table><tr><th colspan="2">चक्रों की सं./घंटा</th><th colspan="2">ईंधन उपभोग/घंटा</th></tr><tr><th>एकल आवागमन में</th><th>संयुक्त आवागमन के लिए</th><th>एकल आवागमन में</th><th>संयुक्त आवागमन के लिए</th></tr><tr><td>24.45 चक्र</td><td>39.52 चक्र</td><td>31.21/घंटा</td><td>45.61/घंटा</td></tr><tr><td colspan="2">औसत</td><td colspan="2">औसत</td></tr><tr><td colspan="2">32 चक्र प्रति घंटा</td><td colspan="2">38.41 ईंधन प्रति घंटा</td></tr></table>	चक्रों की सं./घंटा		ईंधन उपभोग/घंटा		एकल आवागमन में	संयुक्त आवागमन के लिए	एकल आवागमन में	संयुक्त आवागमन के लिए	24.45 चक्र	39.52 चक्र	31.21/घंटा	45.61/घंटा	औसत		औसत		32 चक्र प्रति घंटा		38.41 ईंधन प्रति घंटा	
चक्रों की सं./घंटा		ईंधन उपभोग/घंटा																				
एकल आवागमन में	संयुक्त आवागमन के लिए	एकल आवागमन में	संयुक्त आवागमन के लिए																			
24.45 चक्र	39.52 चक्र	31.21/घंटा	45.61/घंटा																			
औसत		औसत																				
32 चक्र प्रति घंटा		38.41 ईंधन प्रति घंटा																				
(iii)	यदि एमएचसी अगस्त 2014 से पहले से ही प्रचालन में है तो औसत वास्तविक ईंधन उपभोग प्रति घंटा लागत विवरण में परिकल्पित ईंधन उपभोग का स्तर प्रमाणित करने के लिए भेजें।	औसत वास्तविक ईंधन उपभोग लगभग 39 लिटर/घंटा है।																				
V.	मरम्मत और अनुरक्षण (आर एंड एम) लागत:																					
	पूँजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से मरम्मत एवं अनुरक्षण (आर एंड एम) पीपीटी, वीओसीपीटी तथा एनएमपीटी और वीपीटी एवं केपीटी में पत्तन के स्वामित्व वाले एचएमसी के लिए भी प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा तैनात किए गए एमएचसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। तीन अनुबंधों में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित पूँजी लागत के अनुसार, आर एंड एम लागत शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु. 108.60 लाख, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु. 106 लाख और कंटेनरों के लिए रु. 110.40 लाख होती है। तथापि, एनएमपीटी ने सभी तीन गणनाओं में आर एंड एम लागत एकसमान रूप से रु. 150 लाख पर विचार किया है। इसलिए, पत्तन से अनुरोध है कि आर एंड एम एकसमान रूप से रु. 150 लाख पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। यह इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं होगा कि मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क के निर्धारण में अन्य महापत्तनों में सुविचारित स्तर से इतर आर एंड एम लागत पर विचार किया जाए।	टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणी को देखा गया है। रु. 150 लाख की अनुरक्षण लागत में सभी 3 पालियों का प्रचालन करने के लिए कुशल प्रचालकों, रिलीवर सहित, की लागत शामिल है जिसे परिकलन में कहीं विचार किया नहीं लिया गया है। इसलिए, आर एंड एम लागत परिसंपत्ति की पूँजी लागत का लगभग 6.6 प्रतिशत जा रहा है। मै. इतालगरू क्र.सं.1, इटली पर लागू किए गए पत्तन के आदेश दिनांक 11-10-2014 के अनुसार, 2 वर्षों की निःशुल्क गारंटीशुदा अवधि के बाद मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत प्रति क्रेन प्रतिवर्ष रु. 150 लाख परिगणित होता है (जोकि वास्तव में आदेशित मूल्य है)। इसके अलावा, टीएएमपी दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, स्वीकृत सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्ययों में निम्नलिखित शामिल हैं:- (क) प्रचालन तथा अनुरक्षण स्टाफ के वेतन तथा मजदूरी, उनके कल्याण एवं अन्य व्ययों सहित। (ख) प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों में शामिल हैं: (i) प्रबंधन एवं प्रशासन स्टाफ के वेतन, उनके कल्याण एवं अन्य व्ययों सहित। (ii) कंप्यूटरों तथा अन्य कार्यालय उपस्कर का अनुरक्षण (iii) कोई अन्य विविध लागत। परन्तु, पत्तन ने उस कारण से 5 प्रतिशत की बजाय केवल 2 प्रतिशत पर विचार किया है, अन्य व्ययों सहित ओ एंड एम स्टाफ के वेतन तथा मजदूरियां रु. 150 लाख के विस्तृत अनुरक्षण आदेश में पहले ही शामिल किए गए थे।																				
VI.	मूल्यहास: 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अनुसार परिगणित किया जाना है। चूंकि कम्पनी अधिनियम, 2013 सरकार द्वारा अधिसूचित कर दिया गया है, इसलिए पत्तन कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास दर को अद्यतन करें।	उपस्कर का जीवनकाल 15 वर्ष मानते हुए, स्ट्रेट लाइन पद्धति के अनुसार प्रत्येक वर्ष के लिए मूल्यहास 6.33 प्रतिशत परिगणित होता है। गणना टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए संशोधित की गई है।																				

VII.	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से जुड़े प्रशुल्क निर्धारित करने की अनुशंसा करते हैं। इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने पीपीटी, वीओसीपीटी, केपीटी तथा एनएमपीटी में भी एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय (तत्संबंधी आदेश टीएमपी की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं) आधार दर में वृद्धि करते हुए निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क निर्धारित किया था यदि अर्जित किया गया निष्पादन तलचिह्न स्तर से अधिक रहता है और आधार दर में कटौती के माध्यम से हतोत्साहन, यदि निष्पादन तलचिह्न स्तर की अपेक्षा कम रहता है। यह उल्लेखनीय है कि एनएमपीटी ने सेवा प्रदाता द्वारा तैनात की गई एमएचसी के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु अपने दूसरे प्रस्ताव में, जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है, ऐसे निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। अन्य महापत्तन न्यासों और इसके अपने पत्तन में दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, एनएमपीटी अपने स्वामित्व वाले एमएचसी के लिए भी निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क निर्धारित करने पर विचार कर सकता है।	इस अवधि के दौरान, संविदाकार को क्रेन की उपलब्धता सुनिश्चित करनी होगी, यह उपलब्धता प्रति तिमाही कुल घंटों के 90 प्रतिशत से कम नहीं होनी चाहिए। तथापि, यदि 90 प्रतिशत की अपेक्षित उपलब्धता अर्जित नहीं की जाती है तो संविदाकार उस तिमाही के लिए रु. 2000/- प्रति घंटा (कमी वाले घंटे) का जुर्माना अदा करेगा और यदि क्रेन उपलब्ध होती है और क्रेन का प्रचालन करने के लिए प्रचालक उपलब्ध नहीं होता है तो रु. 2000/- प्रति घंटा जुर्माना वसूल किया जाएगा। भारी रियायत के संबंध में, क्योंकि यह प्रचालन का प्रथम वर्ष है, क्रेन के प्रयोग के रूझान की जांच की जाएगी और प्रगामी रूप से यदि क्रेन उच्च कुशलता अर्जित करती है, एनएमपीटी कंक्रीट मात्रा रियायत के लिए टीएमपी का रुख करेगा।
VIII.	पत्तन से अनुरोध है कि प्रस्तावित दरें अनुमोदित करते हुए बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजें।	प्रस्ताव के लिए अध्यक्ष का अनुमोदन प्राप्त किया गया था। इसके अलावा, नवम्बर 2014 में आगामी बोर्ड बैठक में प्रस्ताव पेश किया जाएगा। (एनएमपीटी ने मामले को अंतिम रूप देने तक अनुमोदन नहीं भेजा था।)

6.2. मूल्यहास की दर में संशोधन के मद्देनजर, एनएमपीटी ने संशोधित लागत विवरण भेजा है। संशोधित लागत विवरण के अनुसार, राजस्व अपेक्षा और शुल्क बल्क, ब्रेक बल्क तथा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए किराया प्रभार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	शुल्क बल्क	ब्रेक बल्क	कंटेनर
(i)	राजस्व अपेक्षा	रु. 762.15 लाख	रु. 750.04 लाख	रु. 754.81 लाख
(ii)	किराया प्रभार			
	(क) विदेशी	रु. 41.33 प्रति मी.ट.	रु. 81.55 प्रति मी.ट.	रु. 1258.02 प्रति टीईयू
	(ख) तटीय	रु. 24.80 प्रति मी.ट.	रु. 48.92 प्रति मी.ट.	रु. 754.81 प्रति टीईयू

6.3. तदनुसार, प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त, 2014 में प्रारंभ में प्रस्तावित दरें और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 में दरें संदर्भ के लिए नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक दरें		संशोधित दरें	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
(i)	शुल्क बल्क	रु. 44.54/मी.ट.	रु. 26.72/मी.ट.	रु. 41.33/मी.ट.	रु. 24.80/मी.ट.
(ii)	ब्रेक बल्क	रु. 87.81/मी.ट.	रु. 52.69/ मी.ट.	रु. 81.53/मी.ट.	रु. 48.92/मी.ट.
(iii)	कंटेनर				
	(क) 20' टीईयू तक	रु. 1358/टीईयू	रु. 815/ टीईयू	रु. 1258/टीईयू	रु. 754/टीईयू
	(ख) 20' टीईयू से अधिक और 40' टीईयू से कम	रु. 2038/टीईयू	रु. 1223/टीईयू	रु. 1887/टीईयू	रु.1131/टीईयू
	(ग) 40' टीईयू से अधिक	रु. 2717/टीईयू	रु. 1630/टीईयू	रु. 2516/टीईयू	रु. 1508/टीईयू

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 31 अक्टूबर, 2014 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव पर पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स लिमिटेड ने अपने निवेदन पेश किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स लिमिटेड (एनएमपीएस) ने अपनी और टिप्पणियां 3 दिनों के भीतर अर्थात् 3 नवम्बर, 2014 तक हमें भेजने और साथ ही साथ उसकी एक प्रति न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) को भेजने के लिए सहमति प्रदान की थी ताकि पत्तन उन पर अपनी टिप्पणियां तीन दिनों के भीतर भेज सके।

7.3. अनुस्मारक के बाद, एनएमपीएस ने केसीसीएल टिप्पणियां दिनांक 24 सितम्बर, 2014 के साथ पत्र दिनांक 31 अक्टूबर, 2014 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां इस अनुरोध के साथ हमारे पत्र दिनांक 18 नवम्बर, 2014 द्वारा एनएमपीटी को अग्रेषित की गई थीं कि अपनी टिप्पणियां 21 नवम्बर, 2014 तक हमें भेज दें ताकि संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार आगे की कार्यवाही की जा सके। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 दिसम्बर, 2014 द्वारा एनएमपीएस की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

8.1. तत्पश्चात्, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 दिसम्बर, 2014 द्वारा वर्ष 2013-14 के दौरान प्रहस्तित लिक्विड, शुष्क, ब्रेक बल्क और कंटेनर कार्गो की मात्रा के बारे में सूचित किया था और वर्ष 2013-14 के दौरान प्रहस्तित विदेशी तथा तटीय कार्गो का ब्रेकअप भी निम्नवत् भेजा गया है:-

	विदेशी पोत/कार्गो	तटीय कार्गो
बल्क कार्गो	98%	2%
ब्रेक बल्क कार्गो	99%	1%
कंटेनर कार्गो	99.5%	0.5%

8.2. जैसाकि पैरा 6.3 में उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने 20', 20' से 40' और 40' से अधिक के कंटेनरों की लदाई तथा उतराई के लिए दर का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने विभिन्न कंटेनर मिश्रण जैसे लदे हुए, खाली, प्रशीतन, जोखिमपूर्ण कंटेनरों आदि के लिए दर का प्रस्ताव नहीं किया था। उसके मद्देनजर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था कि विभिन्न कंटेनर मिश्रण के लिए कंटेनर यातायात पर विचार करते हुए राजस्व अनुमानन भेजें ताकि पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से मिलान किया जा सके। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के आधार पर, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2014 द्वारा जोखिमपूर्ण तथा प्रशीतन प्रभारों के लिए प्रस्तावित प्रभार भेजे थे। तत्पश्चात्, अपने ईमेल दिनांक 15 जनवरी, 2015 द्वारा पत्तन ने 20', 20' से 40' और 40' से अधिक कंटेनरों के, लदे हुए और खाली दोनों, सामान्य, प्रशीतन कंटेनरों तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों की लदाई तथा उतराई के लिए प्रस्तावित दरें भेजी थीं। तदनुसार, सामान्य, प्रशीतन तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं:-

	विदेशी		तटीय	
	लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
<b>सामान्य कंटेनर</b>				
20' तक	1258.02	599.52	754.81	359.71
20' से 40'	1887.03	899.28	1132.22	539.57
40' से अधिक	2516.04	1199.04	1509.63	719.43
<b>प्रशीतन कंटेनर</b>				
20' तक	1446.72	689.45	868.08	413.69
20' से 40'	2170.08	1034.17	1302.05	620.50
40' से अधिक	2893.40	1378.88	1736.04	827.33
<b>जोखिमपूर्ण कंटेनर</b>				
20' तक	1509.62	719.42	905.77	431.65
20' से 40'	2264.44	1079.14	1358.66	647.48
40' से अधिक	3019.25	1438.85	1811.55	863.31

8.3. इसके बाद, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 15 जनवरी, 2015 द्वारा नई खरीदी गई 63 टन क्षमता की एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले विभिन्न श्रेणी तथा प्रकार के कंटेनर और 2013-14 के वास्तविक यातायात आंकड़ों के आधार पर कंटेनरों के प्रहस्तन की वजह से इन क्रेनों द्वारा अनुमानित राजस्व अर्जन दर्शाते हुए गणना पत्रक भेजे थे। गणना का सार नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	राजस्व अनुमानन (रु. में)				जोड़
		विदेशी		तटीय		
		20'	40'	20'	40'	
(i)	सामान्य कंटेनर (लदे हुए)	2,96,22,597	86,35,049	12,08,451	1,63,040	रु. 3,96,29,137
(ii)	सामान्य कंटेनर (खाली)	52,04,433	51,58,270	3,29,494	82,015	रु. 1,07,74,212
(iii)	जेखिमपूर्ण कंटेनर (लदे हुए)	1,50,962	--	--	---	रु. 1,50,962
(iv)	जोखिमपूर्ण कंटेनर (खाली)	--	--	--	---	--
(v)	प्रशीतन कंटेनर (लदे हुए)	62,209	82,46,304,	---	---	रु. 83,08,513
(vi)	प्रशीतन कंटेनर (खाली)	--	--	--	--	--
(vii)	कुल अनुमानित राजस्व	3,50,40,201	2,20,39,623	15,37,945	2,45,055	रु. 5,88,62,824
(viii)	सर्वोत्तम क्षमता से मिलान करते हुए टीईयू में कंटेनरों की कुल संख्या	32,371	14,112	2517	296	49296 टीईयू

(यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने अपने प्रस्ताव में 6000 टीईयू की दर से एमएचसी की मानक क्षमता का मूल्यांकन किया था। पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानन 20' टीईयू तथा 20' से 40' फीट बॉक्सों के लिए राजस्व दर्शाता है। चूंकि मानक क्षमता टीईयू में मूल्यांकित की गई है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानन को टीईयू में अनुमानित राजस्व दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। तदनुसार, रु. 588.63 लाख का राजस्व अनुमानन 49,296 टीईयू के लिए निर्धारित किया गया है।)

टिप्पणी:

- (i) संख्याओं और टीईयू में कंटेनरों के आंकड़े वर्ष 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित आंकड़ों से अंगीकृत किए गए हैं।
- (ii) यह अनुमान लगाया गया है कि सम्पूर्ण 49296 टीईयू/42092 बॉक्स नए एमएचसी द्वारा प्रहस्तित किए जाएंगे। तथापि, व्यावहारिक रूप से जब दो एमएचसी ब्रेक बल्क और शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन कर रहे हैं तो वे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध नहीं होंगी। अतः उपर्युक्त प्रहस्तित कंटेनरों का केवल 50 प्रतिशत हमारी अपनी क्रेनों से हो सकता है। उपर्युक्त तालिका में यथा परिकल्पित दो क्रेनों से अनुमानित राजस्व को तदनुसार कम करके रु. 2,38,60,243/- किया जाएगा।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) (क) न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने 2005 दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त, 2014 दाखिल किया था जिसे संबद्ध उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोसिएशन को परिचालित किया गया था। संयुक्त सुनवाई के बाद, एनएमपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 द्वारा अपने जवाब भेजते समय मूल्यहास की दरों में बदलाव की वजह से अपनी प्रस्तावित दरों में संशोधन किया था। तदनुसार, इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 यहां पर नीचे विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ख) 2005 दिशानिर्देशों के खंड 3.1.4 के अनुसार, महापत्तन न्यास अपने न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से अपना प्रस्ताव भेज सकता है। न्यासियों के मतों पर विचार किया जाना है यदि प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के दो महीनों के भीतर प्राप्त होता है। जैसाकि इस आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपने बोर्ड का अनुमोदन नहीं भेजा था। तथापि, इस प्रस्ताव के लिए पत्तन के अध्यक्ष का अनुमोदन प्राप्त किया गया है।
- (ii) एनएमपीटी के स्वामित्व वाले एमएचसी के प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव के संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु महत्वपूर्ण हैं:-
  - (क) क्रेन सुविधा का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है, और, इसलिए, क्रेन सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। एनएमपीटी ने अपने द्वारा 63 टन क्षमता की दो मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) की खरीद और तैनाती किए जाने के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु यह प्रस्ताव दाखिल किया है।
  - (ख) एनएमपीटी ने 2005 दिशानिर्देशों के अधीन अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। इस प्रस्ताव पर 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी। जब इस मामले को अंतिम रूप दिया ही जा रहा था, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015 जारी की थी और इस प्राधिकरण द्वारा 27 जनवरी, 2015 को जी.सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था जिसे 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी बनाया गया था।
  - (ग) अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारित प्रभारों के विनियमन के संदर्भ में, उक्त प्रशुल्क नीति, 2015का खंड 9.1, 9.2 और 9.3 प्रशुल्क निर्धारण पद्धति निर्धारित करता है। 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 2015 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपर्युक्त खंड में निर्धारित कार्यपद्धतियों में से एक 2015 प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने के पहले से भी पत्तन न्यासों के स्वामित्व वाले और नियुक्त किए गए एमएचसी और प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए गए एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरण किया जा रहा है। यहां तक कि एनएमपीटी ने भी विषय प्रस्ताव में इसी कार्यपद्धति का अनुसरण किया है जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों में देखा जा सकता है।
  - (घ) जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, यह प्राधिकरण स्वयं पत्तन द्वारा तैनात किए गए अथवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए गए एमएचसी के प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस कार्यपद्धति का लगातार अनुसरण करता रहा है। इसके अलावा, विषय प्रस्ताव में अनुसरित कार्यपद्धति प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2015 के खंड 9.1 से 9.3 में निर्धारित की गई कार्यपद्धति के समान है। एनएमपीटी ने भी, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 से 9.3 के अधीन यथा निर्धारित, अपने संशोधित प्रस्ताव में एमएचसी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।
- (iii) एनएमपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने परिकल्पित कार्गो अथवा कंटेनर, जैसी भी स्थिति हो, के प्रहस्तन में ग्रेब अथवा स्प्रेडर के प्रयोग किए जाने पर निर्भर करते हुए एक ग्रेब तथा स्प्रेडर की लागत के साथ एमएचसी की पूंजी लागत पर विचार किया है। इस प्रकार, शुष्क बल्क कार्गो हेतु प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर



पहुंचने के लिए पत्तन ने एमएचसी तथा ग्रेब एवं स्प्रेडर की पूंजी लागत पर विचार किया है। ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने केवल एमएचसी की पूंजी लागत पर विचार किया है। पत्तनों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों एवं दृष्टिकोण के अनुसार प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रचालन लागत का अनुमान लगाया गया है और एमएचसी की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ पर भी विचार किया गया है। वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा एमएचसी की क्षमता के आधार पर, प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए किराया प्रभार एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

- (iv) (क) पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत का पता लगाने के लिए प्रयास किए जाने हेतु 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 दिया गया है। एमएचसी का प्रयोग करने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न तो 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों और न ही 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट दिशानिर्देश दिए गए हैं। चूंकि, खंड 2.4.1 के अधीन प्रतिमानकों का पृथक सैट नहीं दिया गया था, इसलिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों की उपयुक्तता की जांच करने के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विश्वास किया गया है। यह उल्लेख करना है कि इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क निर्धारित करते समय, महापत्तन न्यासों जैसे वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), आदि द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए एमएचसी के लिए और स्वयं पत्तन द्वारा तैनात किए गए एमएचसी के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) तथा मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के लिए भी 2005 दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन, 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के प्रति पत्तन द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों की उपयुक्तता की जांच करने का दृष्टिकोण अंगीकृत किया है। इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, अनुवर्ती अनुच्छेदों में एनएमपीटी के प्रस्ताव की विस्तार से चर्चा की गई है।
- (ख) यह एनएमपीटी का विशेषाधिकार है कि वह पत्तन के स्वामित्व वाली क्रेनों के प्रचालन तथा अनुरक्षण का कार्य क्रेन आपूर्तिकर्ता को सौंपे। परन्तु, एनएमपीटी तथा क्रेन आपूर्तिकर्ता के बीच हुए करार के निबंधन एवं शर्तों से प्रभावित हुए बिना परन्तु एमएचसी हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के सभी अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा एकसमान रूप से अनुसरित मानक दृष्टिकोण तथा सामान्य दृष्टिकोण से प्रभावित होकर एनएमपीटी प्रस्ताव को अंतिम रूप दिया गया है।
- (v) क्रेन की क्षमता:
- (क) पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 461 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर के रूप में शुष्क बल्क की प्रहस्तन दर का 50 प्रतिशत और प्रस्तावित एमएचसी द्वारा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए 15 फेरे प्रति घंटा पर विचार किया है।
- (ख) उपस्कर निर्माता द्वारा किए गए आंकड़ों के आधार पर पत्तन द्वारा 461 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। कनारा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) द्वारा उठाए गए वार्षिक क्षमा संबंधी बिन्दु के प्रत्युत्तर में, पत्तन ने बताया है कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर शुष्क बल्क का आधा माना गया है। तथापि, पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर प्रमाणित नहीं की है। इसी तरह, पत्तन ने 15 फेरे प्रति घंटा की दर से कंटेनरों हेतु प्रहस्तन दर पर विचार करने के लिए आधार नहीं भेजा है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित फेरों की संख्या एक अनुमान है।
- (ग) शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 10000 टन प्रतिदिन और ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील तथा बैग कार्गो शामिल करते हुए) के लिए 4000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 20 टन क्षमता की 3 लेवल लफिंग घाट क्रेनों पर विचार करते हुए 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु निर्धारित एक प्रतिमानक है। इस प्रकार, उपयुक्त समायोजन पर, शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 595 टन प्रति घंटा (10,000 टन प्रतिदिन को 24 घंटे के 70 प्रतिशत से विभाजित करते हुए) और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 238 टन प्रति घंटा (4000 टन प्रतिदिन को 24 घंटे के 70 प्रतिशत से विभाजित करते हुए) होता है। केपीटी द्वारा तैनात किए गए 60 टन के एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/23/2011-केपीटी दिनांक 29 जून, 2011 में, इस प्राधिकरण ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 595 टन प्रति घंटा और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 238 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

चूंकि एनएमपीटी ने 63 टन एमएचसी तैनात करने का प्रस्ताव किया है, केपीटी में 60 टन एमएचसी के लिए प्रभार निर्धारित करने में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 595 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। उस मामले में, 63 टन क्रेन की क्षमता 23,80,000 टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर के 50 प्रतिशत पर अपने एमएचसी द्वारा प्रहस्तन दर पर विचार करने के लिए आधार नहीं भेजा है। इस प्राधिकरण ने, आदेश सं. टीएएमपी/23/2011-केपीटी दिनांक 29 जून, 2011 द्वारा, केपीटी द्वारा तैनात की गई 60 टन एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के समय 238 टन प्रति घंटा की दर से ब्रेक बल्क कार्गो हेतु प्रहस्तन दर (4000 x 24 x 0.7) पर विचार किया है। एनएमपीटी ने पहले इस प्राधिकरण द्वारा पहले से सुविचारित प्रतिमानक से विपथन के लिए कोई औचित्य नहीं भेजा है। उस मामले के मद्देनजर, 238 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर एनएमपीटी द्वारा तैनात की गई 63 टन एमएचसी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविचारित किया गया है। उस मामले में, ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 63 टन क्रेन की

क्षमता 9,52,000 टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। संयोगवश, इस मामले में परामर्श किए गए उपयोक्ताओं में से किसी भी उपयोक्ता ने किसी भी प्रकार के कार्गो की प्रहस्तन दर के लिए एमएचसी के प्रहस्तन पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी।

- (घ) कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर के संबंध में, 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देश समर्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानकों में घाट क्रेन द्वारा 25 फेरे प्रति घंटा का प्रतिमानक निर्धारित करता है। बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए प्रतिमानक कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर निर्धारित नहीं करते हैं। इस प्रकार, एमएचसी द्वारा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित किए गए नहीं पाए गए हैं। इस प्राधिकरण ने एमओपीटी द्वारा तैनात की गई 100 टन एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के समय, आदेश सं. टीएएमपी/25/2013-एमओपीटी दिनांक 4 अगस्त, 2014 द्वारा, 80000 टीईयू की दर से क्रेन की क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए 20 फेरे प्रति घंटा पर विचार किया है। एनएमपीटी में विषय क्रैन 63 टन एमएचसी है। उपयुक्त समायोजन पर, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 63 टन एमएचसी द्वारा 15 फेरे प्रति घंटा की दर उपयुक्त दिखाई देती है।

यह स्वीकार करते हुए कि 63 टन एमएचसी द्वारा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं क्योंकि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 15 फेरे प्रति घंटा की प्रहस्तन दर उपर्युक्त कारणों से उचित दिखाई देती है, यह प्राधिकरण कंटेनरों के लिए एमएचसी की क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए एनएमपीटी के निर्णय पर विश्वास करता है।

- (ङ) एनएमपीटी ने तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित क्रेनों की क्षमता निर्धारित करने के लिए 4000 घंटों पर विचार किया है इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के समय बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटे प्रतिमानक के आधार पर 4000 घंटों पर विचार किया है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 4000 घंटे की दर से कार्य घंटे 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार हैं।

- (च) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी परिकल्पित कार्गो कंटेनर के प्रहस्तन में ग्रेब अथवा स्प्रेडर के प्रयोग पर निर्भर करते हुए ग्रेब तथा स्प्रेडर की लागत के साथ एमएचसी की पूंजी लागत पर विचार करते हुए शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किराया प्रभारों पर पहुंचा है।

इस प्रकार, कार्य घंटों की प्रहस्तन दर तथा संख्या पर निर्भर करते हुए, एमएचसी की मानक क्षमता ऊपर यथा उल्लिखित प्रहस्तन दर के संदर्भ में प्रत्येक प्रकार के कार्गो समूहों (अर्थात्) शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा कंटेनर हेतु अलग से निर्धारित की गई है। तदनुसार, 63 टन एमएचसी की मानक क्षमता शुष्क बल्क कार्गो के लिए 23,80,000 टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 9,52,000 टन और कंटेनर प्रहस्तन के लिए 60,000 टीईयू परिगणित होता है जिस पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(vi) पूंजी लागत:

- (क) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए एमएचसी की पूंजी लागत पर विचार किया है। एनएमपीटी ने बताया है कि ग्रेबों का इस्तेमाल केवल शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए किया जाता है और ब्रेक बल्क अथवा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए नहीं किया जाता है। इसी तरह, स्प्रेडर केवल कंटेनरों के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं और शुष्क बल्क अथवा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इस्तेमाल नहीं किए जाते हैं। उसके मद्देनजर शुष्क बल्क और कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए पूंजी लागत में एमएचसी की पूंजी लागत जमा ग्रेब अथवा स्प्रेडर, जैसी भी स्थिति हो, की लागत शामिल है।

- (ख) शुष्क बल्क का प्रहस्तन करने के लिए एमएचसी की पूंजी लागत पत्तन द्वारा 27,15,000 यूरो सुविचारित की गई है जिसमें एक एमएचसी के लिए 26,50,000 यूरो और एक ग्रेब के लिए 65,000 यूरो शामिल हैं। इसी तरह, कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए एमएचसी की पूंजी लागत पत्तन द्वारा 27,60,000 यूरो सुविचारित की गई है जिसमें एक एमएचसी के लिए 26,50,000 यूरो तथा एक स्प्रेडर के लिए 1,10,000 यूरो शामिल हैं। केवल एमएचसी की पूंजी लागत अर्थात् 26,50,000 यूरो ब्रेक बल्क कार्गो की प्रहस्तन लागत पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है। रु. 80 प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए पत्तन ने शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क तथा कंटेनरों के लिए प्रशुल्क के परिकलन हेतु क्रमशः रु. 2172 लाख, रु. 2120 लाख और रु. 2208 लाख की पूंजी लागत परिमाणित की है।

- (ग) एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के समय यह प्राधिकरण मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दर के साथ एमएचसी की पूंजी लागत अद्यतन करता रहा है। इस मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दर लगभग रु. 68 प्रति यूरो है। एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, उक्त क्रेनों की पूंजी लागत वर्ष 2014-15 में पहले से पूंजीकृत की गई है। चूंकि क्रेनों की लागत पहले ही पूंजीकृत कर दी गई थी, इसलिए एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित पूंजी लागत इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

## (vii) प्रचालन लागत:

## (क) ईंधन:

- (i) एनएमपीटी ने शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 38.4 लिटर और कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए 32.7 लिटर के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। वास्तव में, हमारे प्रश्न के जवाब में, एनएमपीटी ने बताया है कि औसत वास्तविक ईंधन उपभोग प्रति घंटा लगभग 39 लिटर प्रति घंटा है।
- (ii) उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि वास्तविक ईंधन उपभोग और एनएमपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित ईंधन उपभोग में भिन्नता है। पत्तन ने उनके द्वारा यथा मूल्यांकित ईंधन उपभोग पर विश्वास करते हुए कोई साक्ष्य नहीं भेजा है। एमएचसी के लिए किराया प्रभार हेतु निर्धारण 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के विरुद्ध पत्तन द्वारा सुविचारित प्रतिमानकों की उपयुक्तता की जांच करते हुए मानक आधार पर किया जा रहा है। चूंकि किराया प्रभार मानक आधार के आधार पर निर्धारित किए गए हैं, इसलिए पत्तन द्वारा निर्दिष्ट वास्तविक ईंधन उपभोग की दर पर विश्वास करना उपयुक्त नहीं होगा।
- (iii) किसी भी मामले में, एमएचसी के लिए ईंधन उपभोग प्रतिमानक को अलग नहीं रखते हुए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है। अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय, 4000 घंटे प्रतिवर्ष के लिए 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी के ईंधन उपभोग पर विचार किया जा रहा है। इस प्राधिकरण ने केपीटी में 60 टन एमएचसी हेतु किराया प्रभार निर्धारित करते समय, उत्पादक के मैन्युअल के आधार पर 33.33 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। जब इस बारे में पूछा गया था तो एनएमपीटी ने केपीटी में लगभग इसी क्षमता की एमएचसी के लिए सुविचारित ईंधन उपभोग की दर की अपेक्षा शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए ईंधन उपभोग की उच्चतर दर पर विचार करने का कारण नहीं भेजा है।
- (iv) उपर्युक्त के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि 33.33 लिटर प्रति घंटा की दर से केपीटी में 60 टन एमएचसी हेतु ईंधन उपभोग केपीटी के पूर्ववर्ती मामले में पहले से स्वीकार किया गया है, एनएमपीटी के विषय एमएचसी के लिए 33.33 लिटर के ईंधन उपभोग इस मामले में भी सुविचारित किया गया है।
- (v) इस प्राधिकरण ने अन्य पत्तनों में यथा किए गए अनुसार 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विचार करते हुए प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित ईंधन की कीमत पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/34/2014-पीपीटी दिनांक 28 नवम्बर, 2014 द्वारा प्रीमियम डीजल की कीमत पर विचार किया है जोकि प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए सामान्य हाइ स्पीड डीजल की अपेक्षा महंगा है। यथा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार, ईंधन लागत एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 4000 घंटों के लिए ईंधन उपभोग हेतु रु. 56.34 प्रति लिटर की दर से प्रीमियम डीजल की प्रचलित दर पर विचार किया गया है।

## (ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत :

- (i) एनएमपीटी ने क्रेन आपूर्तिकर्ता को दिए गए आदेश के आधार पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए रु. 150 लाख प्रतिवर्ष की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। पत्तन ने बताया है कि रु. 150 लाख की राशि में सभी 3 पालियों के लिए प्रचालन करने हेतु कुशल प्रचालक, रिलीवर सहित, की लागत, शामिल है जिसे परिकलन में विचार के लिए कहीं भी नहीं लिया गया है। इसलिए, आर एंड एम लागत परिसंपत्ति की पूंजी लागत का लगभग 6.6 प्रतिशत है।
- (ii) एमएचसी के लिए किराया प्रभार मानक आधार पर निर्धारित किया जा रहा है। 2008 दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, इस प्राधिकरण ने वीपीटी अथवा केपीटी में स्वयं पत्तन द्वारा तैनात किए गए एमएचसी अथवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रचालित एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने हेतु मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के रूप में पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विचार किया है।
- (iii) उपर्युक्त के मद्देनजर, मूल्यांकित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित प्रचलित दृष्टिकोण के अनुसार संशोधित की है।
- (iv) उपयोक्ता एसोसिएशन जैसे कनारा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने पहले तीन वर्षों के लिए एक-तिहाई तक इस लागत में कटौती करने का अनुरोध किया है और चूंकि क्रेन की लागत में पहले दो वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत शामिल है, इसलिए इस लागत को पहले दो वर्षों के लिए समाप्त किए जाने की जरूरत है। पत्तन ने तर्क दिया है कि रु. 1.69 करोड़ की मरम्मत और अनुरक्षण लागत के विपरीत इसने केवल रु. 1.50 करोड़ पर विचार किया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न पर एनएमपीटी द्वारा प्रेषित जवाब के अनुसार, एमएचसी के लिए गारंटी अवधि में पहले दो वर्षों के लिए क्रेन की मरम्मत और अनुरक्षण शामिल है। तथापि, जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्रस्ताव पर

पत्तन द्वारा किए गए करार के प्रभावित हुए बिना मानक दृष्टिकोण और एनएमपीटी द्वारा प्रोदभूत किए गए वास्तविक व्यय अथवा प्रोदभूत किए जाने के लिए प्रस्तावित के आधार पर कार्यवाही की गई है। तदनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण का अनुमान प्रतिमानक के अनुसार पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से अद्यतन किया गया है।

- (ग) (i) बीमा और अन्य व्यय पूंजी लागत के क्रमशः 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं। यह 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों और एमएचसी के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय अन्य महापत्तन न्यासों में बीमा तथा अन्य व्ययों का अनुमान लगाने हेतु सुविचारित प्रतिशतों के अनुसार पाया गया है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अनुमान स्वीकार किए गए हैं।
- (ii) केसीसीआई ने निवेदन किया है कि बीमा लागत पर दोबारा मोलभाव किया जाना चाहिए और मूल्यहास 6.66 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया जाना चाहिए। जैसाकि एनएमपीटी द्वारा सही बताया गया है, बीमा 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है और कि इसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम के अनुसार है।
- (घ) एनएमपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया था। जब कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास दर को अद्यतन करने के लिए विशेष रूप से कहा गया था तो पत्तन ने उपस्कर का जीवनकाल 15 वर्ष सुविचारित करते हुए मूल्यहास संशोधित किया था और एमएचसी की औसत लिखित कीमत पर 6.33 प्रतिशत की दर से मूल्यहास की गणना की थी।
- इस बारे में यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमएचसी के प्रयोग के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किए जाने के दौरान सीएचपीटी ने तब निवेदन किया था कि कम्पनी अधिनियम 2013 [खंड 123 भाग सी(के) की अनुसूची 2 और कम्पनी अधिनियम 2013 के क्रम सं. 6 क अधीन टिप्पणियों] के अनुसार प्रावधान सुझाव देते हैं कि हैवी लिफ्ट उपस्कर का उपयोगी जीवनकाल 20 वर्ष माना जाए। यह 5 प्रतिशत वार्षिक की मूल्यहास दर होती है। तथापि, अधिनियम यह भी सुझाव देता है कि तीन पाली प्रचालन के मामले में मौजूदा दर के 100 प्रतिशत तक वृद्धि की जाए। इसका अर्थ होगा कि 5 प्रतिशत की मूल्यहास दर दोगुनी होकर 10 प्रतिशत हो जाएगी। तदनुसार, एमएचसी के मामले में मूल्यहास एमएचसी की पूंजी लागत के 10 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया था। पीपीटी द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए प्रस्ताव में, मूल्यहास की यही दर अर्थात् 10 प्रतिशत एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु सुविचारित किया गया है।
- उपर्युक्त निर्णय के अनुसार, एमएचसी पर मूल्यहास की दर 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है।
- (viii) एनएमपीटी ने तीन वर्षों के लिए एमएचसी के लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) की औसत पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) पर विचार किया है। केसीसीआई ने इस आधार पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ पर आपत्ति उठाई थी कि पत्तन ने परिसंपत्ति अभिग्रहीत करने के लिए 16 प्रतिशत की दर से धनराशियां उधार नहीं ली है परन्तु यह आंतरिक धनराशियों से अभिग्रहीत की गई है। उपरोक्त निधियों के स्रोत से संबद्ध नहीं है परन्तु उपयोग की जाने वाली परिसंपत्ति से संबद्ध नहीं है। यह पत्तन उपयोग किए जाने वाले एमएचसी को अभिग्रहीत करने के लिए इसके द्वारा किए गए निवेश पर प्रतिलाभ के लिए हकदार है। जैसाकि एनएमपीटी द्वारा सही बताया गया है, 2008 दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, प्रतिलाभ नियोजित पूंजी पर स्वीकृत किया जाना है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित डब्ल्यूडीवी पर आरओसीई के संबंध में, यह स्वीकार करना होगा कि एमएचसी के लिए प्रशुल्क मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जा रहा है जबकि डब्ल्यूडीवी लागत जमा दृष्टिकोण के अधीन सुविचारित किया गया है। मिश्रित दृष्टिकोण का अनुसरण करने के लिए यह दृष्टिकोण उपयुक्त नहीं है।
- 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.7 के अनुसार, प्रतिलाभ पूंजी लागत पर स्वीकृत किया जाना है। इस प्राधिकरण ने अन्य पत्तनों में एमएचसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति दी थी। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 के दौरान निर्णीत मामलों में 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, प्रत्येक प्रकार के कार्गो हेतु नियोजित पूंजी अर्थात् एमएचसी की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।
- (ix) (क) उपर्युक्त चर्चा के आधार पर, प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कार्गो से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), जोकि वार्षिक प्रचालन लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का कुल जोड़ है, परिकल्पित किया गया है। शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनर के लिए एआरआर परिगणित किया गया है। तदनुसार, मूल्यांकित एआरआर नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	एनएमपीटी द्वारा मूल्यांकित एआरआर	मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के साथ हमारे द्वारा मूल्यांकित एआरआर
(i)	शुष्क बल्क कार्गो	रु. 762.15 लाख	रु. 878.75 लाख
(ii)	ब्रेक बल्क कार्गो	रु. 750.04 लाख	रु. 859.51 लाख
(iii)	कंटेनर	रु. 754.82 लाख	रु. 892.07 लाख

- (ख) इस प्रकार, हमारे द्वारा यथा मूल्यांकित एआरआर और शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए 23,80,000 टन और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 9,52,000 टन तथा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 60000 टीईयू, जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, की दर से एमएचसी की मानक क्षमता पर विचार करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर परिगणित की गई है।
- (x) 2005 दिशानिर्देशों का खंड 4.3 और प्रशुल्क नीति, 2015 जोकि सरकार द्वारा नीति निदेश रूप में जारी किया गया है, का खंड 8.5 तटीय कार्गो हेतु रियायती प्रशुल्क का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। उक्त खंड के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर) के लिए सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रमारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। तटीय कार्गो के लिए रियायती दर स्वीकृत करने की सरकारी नीति एनएमपीटी और इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरो से, यह देखा गया है कि वर्ष 2013-14 के दौरान एमएचसी द्वारा प्रहस्तित विदेशी तथा तटीय शुष्क कार्गो का अनुपात 98 प्रतिशत और 2 प्रतिशत है। इसी तरह, वर्ष 2013-14 के दौरान प्रहस्तित विदेशी तथा तटीय ब्रेक बल्क कार्गो का अनुपात 99 प्रतिशत और 1 प्रतिशत है जबकि कंटेनर कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए यह अनुपात 99.5 प्रतिशत और 0.5 प्रतिशत है। वर्ष 2013-14 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुपात पर विश्वास किया गया है।
- (xi) मूल्यांकित क्षमता और एआरआर पर विचार करते हुए और पत्तन द्वारा प्रतिवेदित विदेशी एवं तटीय यातायात स्थिति की हिस्सेदारी एवं रियायत के प्रभाव पर विचार करते हुए, शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दरें परिगणित की गई हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें और शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित दरें नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	एनएमपीटी द्वारा विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर	विदेशी कार्गो के लिए अनुमोदित दर
(i)	शुष्क बल्क कार्गो	रु. 41.33 प्रति टन	रु. 37.22 प्रति टन
(ii)	ब्रेक बल्क कार्गो	रु. 81.53 प्रति टन	रु. 90.65 प्रति टन

- (xii) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में अन्तर मुख्य रूप से प्रहस्तन दर में अन्तर पर आरोपित है और एमएचसी की मानक क्षमता, ईंधन लागत का अद्यतन, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का दोबारा मूल्यांकन करना और पूंजी लागत पर आरओसीई पर विचार करना है। उसके अलावा अनुमोदित दरें विदेशी कार्गो पर तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार करते हुए निर्धारित की गई हैं।
- (xiii) (क) यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनएमपीटी ने, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो हेतु दरों का प्रस्ताव करने के अलावा, अपने पत्र दिनांक 29 अक्टूबर, 2014, 31 दिसम्बर, 2014 और 15 जनवरी, 2015 द्वारा कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों तथा आकारों का प्रहस्तन करने के लिए भी दर का प्रस्ताव किया है। 4000 घंटे प्रतिवर्ष के लिए एमएचसी द्वारा 15 फेरे प्रति घंटा की प्रहस्तन दर के आधार पर, स्प्रैडर के साथ एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता 60000 टीईयू मूल्यांकित की गई थी। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में की गई चर्चा के अनुसार, एमएचसी की मूल्यांकित क्षमता के आधार पर, कंटेनर प्रहस्तन के लिए एआरआर रु. 892.07 लाख प्रतिवर्ष परिगणित किया गया है।
- (ख) जैसाकि आदेश के प्रथम भाग में उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने प्रारंभ में अपने आकार के आधार पर कंटेनरों के लिए दरें प्रस्तावित की थीं। तत्पश्चात, संयुक्त सुनवाई के बाद, पत्तन ने कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों एवं आकारों अर्थात् 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित आंकड़ों के आधार पर प्रहस्तित टीईयू में लदे हुए और खाली 20' / 40' तथा 40' से अधिक के कंटेनरों हेतु सामान्य, रीफर और जोखिमपूर्ण कंटेनरों हेतु दरों का प्रस्ताव किया है। तथापि, एनएमपीटी द्वारा मूल्यांकित 60000 टीईयू की मानक क्षमता के विपरीत, पत्तन ने कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों तथा आकारों हेतु दरों के आधार पर 49,296 टीईयू हेतु रु. 588.63 लाख का राजस्व अनुमानन भेजा था। कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों तथा आकारों का प्रहस्तन करने से पत्तन द्वारा प्रेषित रु. 588.63 लाख का राजस्व अनुमानन एमएचसी द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन से इसके प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु. 754.82 लाख की वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से मेल नहीं खाता है। तथापि, पत्तन ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि राजस्व अन्तर को कैसे पूरा किया जाएगा। वर्ष 2013-14 के दौरान एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों एवं आकारों के आंकड़े 60000 टीईयू की मानक क्षमता से मिलान करने के लिए इसी अनुपात में एक्स्ट्रापोलेट किए गए हैं और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के आधार पर राजस्व अनुमानन में निर्धारित किए गए हैं। 60,000 टीईयू के लिए रु. 716.44 लाख की दर से अनुमानित राजस्व 60,000 टीईयू की इसी क्षमता के लिए रु. 892.07 पर हमारे द्वारा अनुमानित राजस्व से मेल नहीं खाता है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि 60000 टीईयू की मानक क्षमता के आधार पर, प्रस्तावित दरों पर अनुमानित राजस्व रु. 892.07 लाख पर हमारे द्वारा अनुमानित राजस्व के विपरीत रु. 716.44 लाख है। उसके मद्देनजर और रु. 892.07 लाख के राजस्व अनुमानन को पूरा करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने के लिए, 60000 टीईयू की मानक क्षमता के सापेक्ष राजस्व अनुमानन में उपयुक्त समायोजन कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों तथा आकारों हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में 24.51 प्रतिशत की सीमा तक किया गया है।
- (ग) यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 दिसम्बर, 2014 द्वारा प्रेषित विदेशी तथा तटीय कंटेनर यातायात की हिस्सेदारी इसके ईमेल दिनांक 15 जनवरी, 2015 द्वारा पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानन में यथा देखे गए विदेशी तथा

तटीय कंटेनरों की हिस्सेदारी से भिन्न है। चूंकि राजस्व अनुमान 2013-14 के लेखापरीक्षित आंकड़ों पर आधारित है, इसके राजस्व अनुमान में एनएमपीटी द्वारा अनुरक्षित विदेशी तथा तटीय कंटेनरों का अनुपात हमारी गणनाओं में बनाए रखा गया है।

- (xiv) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण उपर्युक्त चर्चा के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I, II और III (क) से (ग) रूप में संलग्न किए गए हैं।

- (xv) (क) 2005 दिशानिर्देशों का खंड 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जोड़ने, बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा तलचिह्न स्तरों से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान किए जाने हेतु है। तदनुसार, एमएचसी के लिए कार्यनिष्पादन से संबंधित प्रशुल्क विभिन्न महापत्तन न्यासों, एनएमपीटी सहित, में निर्धारित किया गया था, जहां एमएचसी इसके द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किया जाता है। कार्यनिष्पादन से संबंधित प्रशुल्क कंपनी के स्वामित्व और प्रचालित वाले एमएचसी के लिए भी निर्धारित किया गया है। कंपनी में प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/23/2011-कंपीटी दिनांक 29 जून 2011 द्वारा मानक क्षमता का निर्धारण करते समय सुविचारित प्रहस्तन दरों के आधार पर क्रमशः 10,000 टन प्रतिदिन और 4000 टन प्रतिदिन की दर से आधार कार्यनिष्पादन स्तर को लेखा में लेते हुए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निर्धारित किया गया है।

- (ख) एनएमपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में किसी भी प्रकार के कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया था। प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की मांग करते समय, एनएमपीटी को, आधार दर में वृद्धि करते हुए यदि अर्जित कार्यनिष्पादन तलचिह्न स्तर से अधिक रहता है, एनएमपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित कार्यनिष्पादन से संबंधित प्रशुल्क के अनुसार अपने स्वयं के एमएचसी के लिए कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क का प्रस्ताव करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने रु. 2000/- प्रति कम घंटे प्रति क्रेन का जुर्माना निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है यदि संविदाकार द्वारा कुल घंटे प्रति तिमाही के 90 प्रतिशत के लिए क्रेन की अपेक्षित उपलब्धता अर्जित नहीं की जाती है। इसके अलावा, यदि क्रेन उपलब्ध होती है और क्रेन का प्रचालन करने के लिए प्रचालक उपलब्ध नहीं होता है तो संविदाकार से रु. 2000/- प्रति घंटा का जुर्माना वसूल किया जाएगा। एनएमपीटी संयुक्त सुनवाई में कार्यनिष्पादन अर्जित नहीं करने के लिए संविदाकार पर लगने वाला जुर्माना उपयोक्ताओं पर डालने के लिए सहमत था। प्रश्नों के जवाब में एनएमपीटी जवाब से यह दिखाई देता है कि पत्तन ने पत्तन में एमएचसी के प्रचालन के लिए करार किया है। जुर्माने की वसूली एमएचसी के प्रचालन के लिए नियुक्त किए गए संविदाकार तथा पत्तन के बीच हुए अनुबंध दिखाई देता है। कार्यनिष्पादन मानक रूप में जुर्माना खंड का निर्धारण करने से पत्तन प्रशुल्क के सूचकांकन के प्रयोजन के लिए उत्पादकत के तलचिह्न स्तर को अर्जित करने अथवा अर्जित नहीं करने से जोड़ने में समर्थ नहीं होगा।

- (ग) इस प्राधिकरण ने आधार दर में वृद्धि के द्वारा 5 प्रतिशत का पुरस्कार निर्धारित किया है यदि अर्जित किया गया कार्यनिष्पादन तलचिह्न स्तर कार्यनिष्पादन की अपेक्षा 1000 टन अधिक रहता है। तलचिह्न कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क वीपीटी, पीपीटी, वीओसीपीटी तथा एनएमपीटी में भी प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रचालित एमएचसी के लिए निर्धारित किया गया है। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क कंपनी द्वारा प्रचालित एमएचसी के लिए भी निर्धारित किया गया है। ऐसी स्थिति में, यह जरूरी है कि कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। इस संबंध में, पत्तन ने उपयोग के रुझान को देखने के बाद कहा है कि वह कंक्रीट मात्रा रियायत के साथ इस प्राधिकरण का रुख करेगा। मात्रा रियायत कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क से शायद भिन्न होगी। पत्तन एमएचसी के उपयोग के लिए अधिक मात्रा आकर्षित करने के लिए मात्रा रियायत ऑफर कर सकता है। मात्रा रियायत से संबंधित इस मुद्दे पर कार्यवाही की जा सकती है जब पत्तन एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित कंक्रीट प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

- (घ) 2015 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में यथा निर्धारित, पत्तन खंड 3.2 के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के अधीन दूसरे वर्ष के आगे से मुद्रास्फीति से अपने प्रशुल्क को सूचकांकित कर सकता है। पत्तन को उसके प्रशुल्क से जोड़ने में समर्थ बनाने के लिए यह जरूरी है कि प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं अथवा स्वयं पत्तन द्वारा प्रचालित एमएचसी के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के अनुसार शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रचालित एमएचसी का उपयोग करने के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित किया जाए यदि कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं, अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

- (xvi) जैसाकि पहले बताया गया है, जब इस मामले को अंतिम रूप दिया ही जा रहा था, पोत परिवहन मंत्रालय में भारत सरकार ने महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015 जारी की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 27 जनवरी, 2015 को जी. सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

इस प्राधिकरण ने हाल ही में एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए गए 100 टन एमएचसी हेतु प्रशुल्क अनुमोदित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी दिनांक 13 फरवरी, 2015 पारित किया है। ऐसा अनुमोदित किया गया प्रशुल्क प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 तथा 3.2 के साथ पठित खंड 2.9 के अनुसार दूसरे वर्ष की शुरुआत की प्रभावी तारीख से अनुमोदित प्रशुल्क के सूचकांकन के अधीन है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने विषय प्रस्ताव में 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, निर्धारित प्रशुल्क आधार दर में 5 प्रतिशत वृद्धि के पुरस्कार द्वारा कार्यनिष्पादन के तलचिह्न स्तर और

कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क से जुड़ा हुआ है यदि अर्जित किया गया कार्यनिष्पादन निर्धारित किए गए तलचिह्न स्तर अपेक्षा 1000 टन अधिक रहता है। प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 3.2 कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन खंड 2.8 में यथा दिए गए दरमान के सूचकांकन की अनुमति देता है और यदि कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किया जाता है तो अगले वर्ष सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी उपर्युक्त आदेश दिनांक 13 फरवरी, 2015 द्वारा निर्धारित प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई एमएचसी के लिए प्रशुल्क भी सूचकांकन खंड निर्धारित करता है। प्रशुल्क को कार्यनिष्पादन के तलचिह्न स्तर के संदर्भ में जोड़ा गया है। उसके मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि यह प्रशुल्क 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित पैरामीटरों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया गया है, एनएमपीटी के स्वामित्व वाली और तैनात की गई 63 टन एमएचसी के लिए उपयुक्त टिप्पणी एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित की गई है ताकि पत्तन को, आधार कार्यनिष्पादन मानक स्तरों की उपलब्धि के अधीन, दूसरे वर्ष की शुरुआत की प्रभावी तारीख से अनुमोदित प्रशुल्क पर सूचकांकन प्रभावी कर सके।

(xvii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, इस प्राधिकरण को दरमान और शर्तों का विवरण तैयार करने का अधिकार दिया गया है जिसके अधीन उक्त खंड में उल्लिखित सेवाओं में से कोई सेवा कार्यनिष्पादित की जाएगी। एनएमपीटी ने प्रस्तावित दर को शासित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। इस प्राधिकरण ने अधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए गए एमएचसी हेतु प्रशुल्क और केपीटी के स्वामित्व और तैनात एमएचसी के लिए प्रशुल्क हेतु शर्तें/टिप्पणियां निर्धारित की हैं। अतः, एनएमपीटी को यह सलाह दी जाती है कि इस आदेश की अधिसूचना की तारीख के दो महीनों के भीतर दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के निर्धारण के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सलाह दी गई है।

(xviii) जैसाकि आदेश के पूर्ववर्ती भाग में बताया गया है, एनएमपीटी का मौजूदा दरमान 63 टन एमएचसी द्वारा प्रहस्तन के लिए कोई दर निर्धारित नहीं करता है। पत्तन ने बताया है कि यह क्रेन के शुरु होने की तारीख अर्थात् 5 सितम्बर, 2014 से अस्थायी दर के रूप में 100 टन क्रेन हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर वसूल कर रहा है। पत्तन ने यह भी कहा है कि पत्तन उपयोक्ताओं के साथ 20 सितम्बर, 2014 को हुई बैठक में अस्थायी दर की वसूली पर आम सहमति नहीं बन पाई थी।

सामान्यतः, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। हालांकि एनएमपीटी ने अस्थायी दरों की वसूली के लिए आम सहमति पर पहुंचने में असमर्थता व्यक्त की थी, यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता ने अस्थायी आधार पर एनएमपीटी द्वारा प्रभारित दरों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। अस्थायी आधार पर लेवी के लिए प्रस्तावित दरें शुष्क बल्क के लिए रु. 38.34 प्रति टन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु. 72.90 प्रति टन है।

यह स्वीकार करते हुए कि विषय प्रस्ताव में विचार-विमर्श किए गए उपयोक्ताओं में से किसी भी उपयोक्ता ने वसूल की गई अस्थायी दरों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, तदर्थ आधार पर अस्थायी दर वसूल करने की एनएमपीटी की कार्रवाई को उसी रूप में मान्यता दी गई है।

(xix) प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.9 खंड 2.8 और 3.2 में यथा उल्लिखित सूचकांकन के अधीन तीन वर्षों के लिए पत्तन के दरमान की वैधता निर्धारित करता है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी के स्वामित्व वाली और तैनात की गई 63 टन एमएचसी के लिए अनुमोदित किराया प्रभारों की वैधता इस आदेश के लागू होने की तारीख से तीन वर्षों के लिए निर्धारित की गई है। चूंकि क्रेन पहले से प्रचालन में हैं, इसलिए विषय एमएचसी के लिए प्रशुल्क भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों के समाप्त होने के बाद लागू होगा और तीन वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित नहीं किया जाता है।

(xx) 63 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार खंड 6.9 – एनएमपीटी द्वारा तैनात की गई हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार के अधीन अध्याय VI – अन्य प्रभार के अधीन एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में शामिल किया गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

“6.9. न्यू मंगलूर पत्तन न्यास द्वारा तैनात की गई 60-64 टन मोबाइल हारबर क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार:

(I) शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रचालन में तीसरे वर्ष के लिए प्रभावी तारीख से अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
10000	37.22	22.33
10001-11000	39.08	23.45
11001-12000	40.94	24.56

**टिप्पणी:** ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों और दूसरे हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत की गई थी और इसे बढ़ाकर आधार दर के 110 प्रतिशत तक किया गया था। 12000 टन से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जाएगी।

## (ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यानिष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रचालन में तीसरे वर्ष के लिए प्रभावी तारीख से अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
4000	90.65	54.39
4001-5000	95.18	57.10
5001-6000	99.71	59.83

**टिप्पणी:** ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों और दूसरे हजार टनों के लिए बढ़ाकर 105 प्रतिशत की गई थी और इसे बढ़ाकर आधार दर के 110 प्रतिशत तक किया गया था। 6000 टन से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जाएगी।

## (iii) कंटेनरों के लिए:

	विदेशी		तटीय	
	लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
सामान्य कंटेनर				
20' तक	1566	746	940	448
20' से 40'	2350	1120	1410	672
प्रशीतन कंटेनर				
20' तक	1801	858	1081	515
20' से 40'	2702	1288	1621	773
जोखिमपूर्ण कंटेनर				
20' तक	1880	896	1128	537
20' से 40'	2820	1344	1692	806

(iv) इस आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से एक वर्ष के पूरा होने के बाद, शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10000 मीट्रिक टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 4000 मीट्रिक टन और 60000 टीईयू की दर से औसत दैनिक क्रेन कार्यानिष्पादन के तलचिह्न स्तर के लिए दर, औसत दैनिक क्रेन कार्यानिष्पादन के तलचिह्न स्तर की उपलब्धि के अधीन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी, के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति की लागत की पूर्ति करने के लिए प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। औसत दैनिक क्रेन कार्यानिष्पादन का तलचिह्न स्तर एक वर्ष में प्रहस्तिट कुल टनभार (कार्गो-वार) को लेखा में लेते हुए और तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए लगे कुल समय से विभाजित करते हुए परिगणित किया जाना है। दरमान का ऐसा स्वतः समयायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल, से आगामी वर्ष के 31 मार्च, तक प्रभावी रहेगा।

11.2. अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों के समाप्त होने के बाद प्रभावी होंगी और तीन वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेंगी। प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III/4/असा./143/2015(13)]

अनुबंध - I

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन (शुष्क बल्क) हेतु एनएमपीटी के स्वामित्व वाली 63 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित		इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित	
		गणनाएं	अनुमान	गणनाएं	अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता (शुष्क बल्क कार्गो)	-			
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में प्रति घंटा)	एकल संचलन तथा संयुक्त संचलन की औसत	461	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, कोयला आदि के लिए प्रतिमानकों के अनुसार कैंपीटी के प्रस्ताव में यथा सुविचारित प्रहस्तन दर 10000 टन प्रतिदिन है [प्रहस्तन दर प्रति घंटा 10000/(24*70 प्रतिशत उपयोगिता कारक)]	595
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	461 * 4000	18,44,000	595 * 4000	23,80,000
II	ग्रेब के साथ 1 एचएमसी की पूंजी लागत	27,15,000 यूरो। एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित 1 यूरो रु. 80/- माना गया है	₹ 2,172	पत्तन द्वारा यथा सुविचारित	₹ 2,172
III	प्रचालन लागत	रु. लाखों में			
	(क). ईंधन लागत	एकल संचलन तथा संयुक्त संचलन के औसत रूप में सुविचारित ईंधन उपभोग अर्थात् 38.4 लिटर * 4000 घंटे * रु 69 प्रति	₹ 105.98	33.33 लिटर*4000 घंटे*रु 56.34 प्रति लिटर	₹ 75.11



	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण	प्रति क्रेन पुर्जों सहित कुल लागत तथा अनुरक्षण लागत, सीएमसी आदेश के अनुसार, ₹ 150 लाख है	₹ 150.00	तीसरे वर्ष के आगे से पूंजी लागत का 5 प्रतिशत अर्थात् * ₹ 2172 लाख	₹ 108.60
	(ग). बीमा	पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1%*₹ 2172 लाख	₹ 21.72	पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1%*₹ 2172 लाख	₹ 21.72
	(घ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 6.33% * ₹ 2172 लाख	₹ 137.49	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 10% * ₹ 2172 लाख	₹ 217.20
	(ङ). अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 2 प्रतिशत अर्थात् 2% * ₹ 2172 लाख	₹ 43.44	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5 प्रतिशत अर्थात् 5% * ₹ 2172 लाख	₹ 108.60
	<b>जोड़ (क) से (ङ)</b>		<b>₹ 458.63</b>		<b>₹ 531.23</b>
<b>IV</b>	<b>आरओसीई</b>	तीन वर्षों के लिए एमएचसी के लिखित मूल्य की औसत पर अर्थात् 16%*1897.02	<b>₹ 303.52</b>	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर (अर्थात् 16%*2172 लाख)	<b>₹ 347.52</b>
<b>V</b>	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 762.15</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 878.75</b>
<b>VI</b>	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी) ₹ 0 में	₹ 762.15 लाख अर्थात् सर्वातम क्षमता से विभाजित करते हुए वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्थात् 1.844 मिलियन टन	<b>₹ 41.33</b>	₹ 875.71 लाख अर्थात् वार्षिक राजस्व अपेक्षा विभाजित करते हुए (2380000*98%+2380000*2%*60%)	<b>₹ 37.22</b>
<b>VII</b>	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) ₹ 0 में	विदेशी कार्गो के लिए किराया प्रभार का 60 प्रतिशत अर्थात् ₹ 41.33	<b>₹ 24.80</b>	विदेशी कार्गो के लिए किराया प्रभार का 60 प्रतिशत अर्थात् ₹ 37.22	<b>₹ 22.33</b>

## अनुबंध - II

## न्यू मैंगलूर पल्टन न्यास में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन (ग्रैंड बल्क कार्गो) हेतु एनएमपीटी के स्वामित्व वाली 63 टन एमएचसी के लिए किराया प्रभार का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित		इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित	
		गणनाएं	अनुमान	गणनाएं	अनुमान
<b>I</b>	<b>सर्वोत्तम क्षमता (शुष्क बल्क कार्गो)</b>				
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में प्रति घंटा)	शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर का 50% (461*50%)	230	शुष्क बल्क कार्गो जैसे खाद्यान्न, कोयला आदि के लिए प्रतिमानकों के अनुसार केपीटी के प्रस्ताव में यथा सुविचारित प्रहस्तन दर 4000 टन प्रतिदिन है [प्रहस्तन दर प्रति घंटा 4000/(24*70 प्रतिशत उपयोगिता कारक)]	238
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	<b>230 * 4000</b>	<b>920000</b>	<b>238 * 4000</b>	<b>952000</b>
<b>II</b>	<b>1 एचएमसी की पूंजी लागत</b>	26,50,000 यूरो। 1 यूरो ₹. 80/- माना गया है	₹ 2,120	पल्टन द्वारा यथा सुविचारित	₹ 2,120
<b>III</b>	<b>प्रचालन लागत</b>	<b>₹ 0 लाखों में</b>			
	(क). ईंधन लागत	एकल संचलन तथा संयुक्त संचलन के औसत रूप में सुविचारित ईंधन उपभोग अर्थात् 38.4 लिटर * 4000 घंटे * ₹. 69 प्रति	₹ 105.98	33.33 * 4000 * 56.34	₹ 75.11
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण	प्रति क्रेन पुर्जों सहित कुल लागत तथा अनुरक्षण लागत, सीएमसी आदेश के अनुसार, ₹. 150 लाख है	₹ 150.00	तीसरे वर्ष के आगे से पूंजी लागत का 5%	₹ 106.00
	(ग). बीमा	उपकरण की पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1%*₹. 2120 लाख	21.20	पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1%*₹ 2120 लाख	₹ 21.20
	(घ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 6.33% * ₹. 2120 लाख	₹ 134.20	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 10% * ₹ 2120 लाख	₹ 212.00
	(ङ). अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 2 प्रतिशत अर्थात् 2% * ₹. 2120 लाख	₹ 42.40	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5 प्रतिशत अर्थात् 5% * ₹ 2120 लाख	₹ 106.00
	<b>जोड़ (क) से (ङ)</b>		<b>₹ 453.78</b>		<b>₹ 520.31</b>
<b>IV</b>	<b>आरओसीई</b>	तीन वर्षों के लिए एमएचसी के डब्ल्यूडीवी की औसत पर	<b>₹ 296.26</b>	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर (अर्थात् 16%*1802 लाख)	<b>₹ 339.20</b>
<b>V</b>	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 750.04</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 859.51</b>
<b>VI</b>	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी) ₹ 0 में	₹. 750.04 लाख / 9.20 मिलियन टन	<b>₹ 81.53</b>	₹ 856.47 लाख अर्थात् वार्षिक राजस्व अपेक्षा विभाजित करते हुए (952000*99%+952000*1%*60%)	<b>₹ 90.65</b>
<b>VII</b>	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) ₹ 0 में	60% * 81.53	<b>₹ 48.92</b>	विदेशी कार्गो के लिए किराया प्रभार का 60 प्रतिशत अर्थात् ₹ 90.65	<b>₹ 54.39</b>

अनुबंध - III (क)

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में कंटेनर प्रचालन के लिए एनएम्पीटी के स्वामित्व वाली 63 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार का निर्धारण

क्र. सं.	विवरण	एनएम्पीटी द्वारा यथा प्रेषित		इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित	
		गणनाएं	अनुमान	गणनाएं	अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता (शुष्क बल्क कार्गो)				
	प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में प्रति घंटा)	एकल संचलन तथा संयुक्त संचलन की औसत	15	पत्तन द्वारा यथा सुविचारित	15
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है	4000
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	15 * 4000	60000	15 * 4000	60000
II	1 एचएमसी की पूंजी लागत	27,60,000 यूरो। 1 यूरो रु. 80/- माना गया है	₹ 2,208.00	पत्तन द्वारा यथा सुविचारित	₹ 2,208.00
III	प्रचालन लागत	-		रु. लाखों में	
	(क). ईंधन लागत	एकल संचलन तथा संयुक्त संचलन के औसत रूप में सुविचारित ईंधन उपभोग अर्थात् 327 लिटर * 4000 घंटे * रु. 69 प्रति	₹ 90.25	33.33*4000*56.34	₹ 75.11
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण	प्रति क्रैन पुर्जा सहित कुल लागत तथा अनुरक्षण लागत, सीएमसी आदेश के अनुसार, रु. 150 लाख है	₹ 150.00	पूंजी लागत का 5 प्रतिशत अर्थात् 5% * रु0 2208 लाख	₹ 110.40
	(ग). वैमा	पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1%*रु. 2208 लाख	₹ 22.08	पूंजी लागत पर 1% अर्थात् 1% * रु0 2208 लाख	₹ 22.08
	(घ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 6.33% * रु. 2208 लाख	₹ 139.77	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार अर्थात् 10% * रु0 2208 लाख	₹ 220.80
	(ङ). अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 2 प्रतिशत अर्थात् 2% * रु. 2208 लाख	₹ 44.16	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5 प्रतिशत अर्थात् 5% * रु0 2208 लाख	₹ 110.40
	जोड़ (क) से (ङ)		₹ 446.26		₹ 538.79
IV	आरओसीई	तीन वर्षों के लिए एमएचसी के औसत डीडव्यूव पर -- 16%*1928.47	₹ 308.56	16%*2208 लाख	₹ 353.28
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	(III) + (IV)	₹ 754.82	(III) + (IV)	₹ 892.07

CRC of MSS No. 24—25 (Wide Table) Hindi

CRC of MSS No. 24—25 (Wide Table) Hindi

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 8th April, 2015

**No. TAMP/41/2014-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixation of tariff for use of 63 tonne capacity Mobile Harbour Crane owned by the port for handling dry bulk, break bulk cargo and containers at New Mangalore Port Trust, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority For Major Ports**

Case No. TAMP/41/2014-NMPT

New Mangalore Port Trust

- - -

Applicant

**QUORUM:**

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 21st day of March, 2015)

This case relates to the proposal dated 12 August, 2014 received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of tariff for use of 63 tonne capacity Mobile Harbour Crane (MHC) for handling dry bulk, break bulk cargo and containers at the NMPT.

2. It is relevant here to mention that this Authority in July 2010 had fixed ceiling rate under clause 7.2. of the 2005 guidelines for deployment of 100 tonne MHC operated by the service providers authorized by the NMPT. The present proposal is for fixing tariff for 63T MHC procured by the port itself for handling dry bulk cargo, break bulk cargo and containers. It is relevant to mention that no tariff is fixed for the MHC owned by the port in the existing SOR of the NMPT.

3.1. The main points made by NMPT in its proposal now filed for fixation of the tariff for the MHC owned by the port for handling dry bulk, break bulk cargo and containers are summarized below:

- (i) The port handled 8.47 million tons of dry bulk cargo, 0.5 million tons of break bulk cargo and 45000 TEUs during the year 2011-12.
- (ii) Its 3 nos. of 10 T capacities ELL wharf cranes commissioned in 1979 were disposed of in July 2011. As a result, the dry bulk, break bulk and containers are handled using ships' gears only. Thus, the port is not having its own handling facilities/ cranes on the berths.
- (iii) A port needs to provide minimum port owned handling infrastructure, as a basic need.
- (iv) In view of the above, the NMPT, with the approval of its Board, placed order for supply of 2 nos. 63T capacity Mobile Harbour Cranes (MHC) alongwith 3 nos. 16 cu. m grabs and 3 nos. automatic telescopic spreaders at a total cost of Euro 58,25,000.
- (v) As per terms and conditions of procurement the equipment shall be operated and maintained by the supplier.

3.2. The workings furnished by the NMPT for the proposed tariff for use of the MHC are as under:

Sr. No.	Particulars		Dry Bulk-	Break Bulk Cargo	Containers
(i)	Cost of the MHC		₹ 2,172 lakhs (with one grab)	₹ 2,120 lakhs	₹ 2,208 lakhs (with one spreader)
(ii)	Capacity:				
	Handling rate per hour	Average of single movement & combined movement	461 tonnes	230 tonnes	15 Cycles

	Working hours p.a.	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	4000 hours	4000 hours	4000 hours
(iii)	<b>Annual Capacity</b>		<b>18,44,000 Tonnes</b>	<b>9,20,000 Tonnes</b>	<b>60000 TEUs</b>
(iv)	<b>Operating Cost:</b>				
(a)	Fuel	(Prevailing Diesel price for Bulk users considered for calculation)	₹ 105.98 lakhs (38.4 liters per hour x ₹ 69 per litre x 4000 hours)	₹ 105.98 lakhs (38.4 liters per hour x ₹ 69 per litre x 4000 hours)	₹ 90.25 lakhs (32.7 liters per hour x ₹ 69 per litre x 4000 hours)
(b)	Repairs & Maintenance	As per CMC order the total cost of Maintenance including spare per Crane is ₹ 1,50,00,000/-	₹ 150 lakhs	₹ 150 lakhs	₹ 150 lakhs
(c)	Insurance (1% of capital cost)	1% on capital cost of Equipment	₹ 21.72 lakhs (1% * ₹ 2172 lakhs)	₹ 21.20 lakhs (1% * ₹ 2120 lakhs)	₹ 22.08 lakhs (1% * ₹ 2208 lakhs)
(d)	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	₹ 224.58 lakhs (10.34% * ₹ 2172 lakhs)	₹ 219.21 lakhs (10.34% * ₹ 2120 lakhs)	₹ 228.31 lakhs (10.34% * ₹ 2208 lakhs)
(e)	Other expenses (5% of capital cost)	2% on Gross fixed asset value	₹ 43.44 lakhs (2% * ₹ 2172 lakhs)	₹ 42.40 lakhs (2% * ₹ 2120 lakhs)	₹ 44.16 lakhs (2% * ₹ 2208 lakhs)
	<b>Total Cost</b>		<b>₹ 545.73 lakhs</b>	<b>₹ 538.79 lakhs</b>	<b>₹ 534.80 lakhs</b>
(v)	<b>ROCE (16%) on average WDV of 3 years</b>		<b>₹ 275.65 lakhs</b> (16% * ₹ 1722.83)	<b>₹ 269.05 lakhs</b> (16% * ₹ 1681.58)	<b>₹ 280.22 lakhs</b> (16% * ₹ 1751.38)
(vi)	<b>Revenue Requirement (iv) + (v)</b>		<b>₹ 821.38 lakhs</b>	<b>₹ 807.84 lakhs</b>	<b>₹ 815.02 lakhs</b>
(vii)	<b>Hire Charge (Foreign) (in ₹)</b>		<b>₹ 44.54 per ton</b>	<b>₹ 87.81 per ton</b>	<b>₹ 1358.37 per TEU</b>
(viii)	<b>Hire Charge per Ton (Coastal) (in ₹)</b>		<b>₹ 26.72 per ton</b> (60% of ₹ 44.54)	<b>₹ 52.69 per ton</b> (60% of ₹ 87.81)	<b>₹ 815.02 per TEU</b> (60% of ₹ 1358.37)

3.3. Accordingly, the NMPT has proposed the following rates for approval:

(i) For Dry Bulk Cargo:

Description	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
For Dry Bulk cargoes such as Food Grains, Fertilisers, Coal, Lime Stone, Minerals, etc.	₹ 44.54	₹ 26.72

(ii) For Break Bulk Cargo:

Description	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
For Break Bulk cargoes such as Steel, timber, bagged materials, etc.	₹ 87.81	₹ 52.69

(iii) Containers:

Description	Rate per TEU (In ₹)	
	Foreign	Coastal
Loading & Unloading from vessel upto 20'	₹ 1358.00	₹ 815.00
Above 20' and below 40'	₹ 2038.00	₹ 1223.00
Above 40'	₹ 2717.00	₹ 1630.00

3.4. In the meantime, based on the tariff approved for MHC installed by the private operators at its port, the NMPT has proposed the following rates for levy on provisional basis:

(i) For Dry Bulk Cargo:

Description	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
For Dry Bulk cargoes such as Food Grains, Fertilisers, Coal, Lime Stone, Minerals, etc.	₹ 38.34	₹ 23.00

(ii) For Break Bulk Cargo:

Description	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
For Break Bulk cargoes such as Steel, timber, bagged materials, etc.	₹ 72.90	₹ 43.74

4. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 15 September, 2014 has informed the following:

- (i) It is in the process of calling meeting with users to reach consensus on the handling rates proposed by the NMPT.
- (ii) The main reason for delay in forwarding the proposal to TAMP was due to the reason that the exact acquisition cost could be known only on making payment to the supplier as the cost of procurement was in Euro and variation in Euro rate would change the acquisition cost.
- (iii) The cranes are already commissioned and are to be utilized for Cargo Handling purpose without further delay. TAMP is requested to expedite to notify the rates proposed in NMPT vide its letter dated 12 August, 2014.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the NMPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from users/user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT, vide its letters dated 6 October, 2014, 13 October, 2014, 17 October, 2014 and dated 29 October, 2014, has furnished its comments on the comments of the users.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish information/clarifications on various point vide our letter dated 13 October, 2014. The NMPT vide its letter dated 29 October, 2014 furnished reply to the queries along with the revised cost statement. The queries raised by us and reply of the NMPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply of NMPT
I.	General:	
(i)	The port has requested for approval of the provisional rate for the port owned MHCs likely to be commissioned with effect from 7 August 2014. It may be noted that as per clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s) In view of that the port is requested to clarify/furnish the following:	
(a)	Whether the existing Scale of Rates (SOR) does not prescribe the tariff for the similar capacity MHCs; and	No. The existing TAMP notified SOR is for 100T capacity MHC and not for 63T capacity MHC.
(b)	Whether rates are being levied on provisional basis by the NMPT. If so, indicate the date from when the rates are being levied by the NMPT on provisional basis.	From the date of commissioning of the cranes i.e. from 5.9.2014 rates are being levied on provisional basis subject to final notification by TAMP.
(c)	The reason for not proposing to levy the proposed rates on provisional basis as stipulated in clause 2.17.2 of 2005 guidelines and proposing to levy the common rates approved by TAMP.	The port is charging approved rate of TAMP for 100T crane as provisional rate.

(d)	A copy of the consent of users for levy of rates on provisional basis, if the NMPT has already started to levy, as required by clause 2.17.3 of 2005 guidelines.	Meeting with port users held on 20.09.2014 to have a consensus on the provision rate but the same has not materialized.																				
II.	Capital Cost:																					
(i)	It is seen from the Annex-I (dry bulk cargo), Annex-II (break bulk cargo) and Annex-III (containers) attached to the proposal that the port has considered different capital cost for the same MHC. It appears that cost of one grab for one MHC and cost of one spreader for another MHC has been considered along with the cost of MHC. The breakup of the capital cost of MHC and the associated handling equipment cost may be furnished supported with documentary evidence.	<p>Copy of BOQ attached to the proposal contains cost of cranes, spreaders and grabs separately.</p> <p>Grabs are used only for handling dry bulk cargoes and not for containers. Accordingly, spreaders are used only for containers and not for dry bulk cargoes. Therefore, instead of taking the total cost, only crane cost plus cost of grab or spreader depending upon usage is considered.</p>																				
(ii)	If MHC(s) are imported, clarify whether the port has availed or is likely to avail Customs Duty exemption on the capex on MHC. If so, furnish the details of the original cost of the MHC and the custom duty exemption availed/likely to be availed. Also, confirm that the capital cost of the MHC considered in the cost statement is as per the capitalised value captured in the Annual Accounts of the port.	Port has procured MHCs under EPCG scheme and availed exemption of customs duty. The Capital cost considered for cost statement is exclusive of customs duty. The 2 nos. MHCs are capitalized in the year 2014-15. The capital cost considered for cost statement was BOQ rate in Euro (assumed 1 Euro as ₹ 80/-)																				
III.	Capacity:																					
(i)	This Authority while fixing the tariff following normative approach for use of the MHC deployed by the authorized service providers at PPT, VOCPT and NMPT has considered handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 3750 tonnes per day for other break bulk cargo for 100T MHC for reasons elaborated in these Orders. In the case of port owned 60 tonne MHC deployed by the KPT, this Authority in its Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June, 2011 has considered the handling rate of 10,000 tonnes/day [595 tonnes/hour] (i.e. 10000/24 hrs * 70%= 595 tonnes per hour) for dry bulk cargo and 2500 per day [149 tonnes/ hour] (i.e. 2500/ 24 hrs * 70% = 149 tonnes per hour) for other break bulk cargo. Even the COPT in its recent proposal for fixation of tariff for a 40 tonne MHC has considered the handling rate at the level considered for 60T MHC at KPT which has been accepted by this Authority. In view of the above, justify the reasons for considering handling rate lower than the handling rate adopted for similar capacity of MHC at KPT.	<p>The dry bulk/break bulk cargoes are handled in tons and the container cargoes are handled in TEUs (i.e. in Nos.)</p> <p>The handling capacity of the crane in tonnes depends upon the following factors:</p> <p>(a) Discharge rate per hour, depending upon the density of the cargo.</p> <p>(b) The number of cycles performed by the crane during each hour, depending upon the different operators, based on their expertise.</p> <p>(c) The size of grab: The grabs used at Kandla port was 18 cum.</p> <p>(d) The handling rate of 461 tons per hour adopted for the crane was based on the data given by the OEM M/s. Italgru.</p>																				
(ii)	Explain the basis of considering the handling rates for container at 15 moves per hour.	The handling/discharging of dry bulk cargo does not requires any positioning, locking/unlocking unlike container handling. Therefore, the number of moves considered for container handling operation assumed as half of the dry bulk handling/discharging.																				
IV.	Fuel																					
(i)	The fuel consumption for handling dry cargo and break bulk cargo is considered at 38.4 litres per hour whereas the fuel consumption for handling container is considered at 32.7 litres per hour. The port is requested to explain the reasons as to how the fuel consumption is estimated to differ for handling different categories of cargo. Also, explain the basis of assuming the above level of fuel consumption.	<p>Fuel consumption depends upon the number of cycles performed during an hour. The number of cycles performed by the MHC while handling the dry bulk cargo was much more (say double) compared to the number of cycles performed while handling containers.</p> <p>The fuel consumption and number cycles per hour (discharge) also depends upon whether the operator is performing single movement or combination of movement at a time.</p> <p>Number of cycles for dry bulk assumed as 32 cycles and for container assumed as 15 cycles.</p>																				
(ii)	This Authority while fixing for tariff for 60 tonne MHC at KPT has considered fuel consumption of 33.33 litres per hour (Refer Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June, 2011) for handling dry bulk, steel and bagged and other cargo. The NMPT has, however, considered fuel consumption of 38.4 litres per hour for handling dry bulk and break bulk cargo. In view of that, justify the reason for considering higher rate of fuel consumption for handling dry bulk and break bulk than the fuel consumption rate considered for a similar capacity MHC at KPT.	<p>As per the data furnished by the OEM M/s. Italgru S.r.l. Italy:</p> <table><tr><th colspan="2">No. of Cycles/hr.</th><th colspan="2">Fuel cons/hr.</th></tr><tr><th>In single movement</th><th>For combined movement</th><th>In single movement</th><th>For combined movement</th></tr><tr><td>24.45 cycles</td><td>39.52 cycles</td><td>31.21/hr.</td><td>45.61/hr.</td></tr><tr><td colspan="2">Average</td><td colspan="2">Average</td></tr><tr><td colspan="2">32 cycles per hour</td><td colspan="2">38.41 fuel per hour</td></tr></table>	No. of Cycles/hr.		Fuel cons/hr.		In single movement	For combined movement	In single movement	For combined movement	24.45 cycles	39.52 cycles	31.21/hr.	45.61/hr.	Average		Average		32 cycles per hour		38.41 fuel per hour	
No. of Cycles/hr.		Fuel cons/hr.																				
In single movement	For combined movement	In single movement	For combined movement																			
24.45 cycles	39.52 cycles	31.21/hr.	45.61/hr.																			
Average		Average																				
32 cycles per hour		38.41 fuel per hour																				



(iii)	If the MHC is already in operation from August, 2014 the average actual fuel consumption per hour may be furnished to substantiate the level of fuel consumption assumed in the cost statement.	The average actual fuel consumption is around 39 litres/hr.
V.	Repair & Maintenance (R&M) Cost:	
	The Repair & Maintenance (R&M) at 5% of the capital cost was considered by this Authority for fixing the tariff for the use of the MHC deployed by the authorized service provider at the PPT, VOCPT and NMPT and also for port owned MHCs at the VPT and KPT. As per the capital cost considered by the NMPT in the three Annexes the R&M cost comes to ₹108.60 lakhs for dry bulk cargo, ₹106 lakhs for break bulk cargo and ₹110.40 lakhs for containers. The NMPT has, however, considered R&M cost uniformly at ₹150 lakhs in all the three calculations. The port is, therefore, requested to explain the reason for considering the R&M uniformly at ₹150 lakhs. It may not be possible for this Authority to consider the R&M cost other than the level considered at other Major Ports in fixation of tariff following normative approach.	<p>The observation made by TAMP is noted. The maintenance cost of 150 lakh also includes cost of skilled operator for operating all the 3 shifts, including reliever, which is not taken into consideration anywhere else in the computation. Hence, the R&amp;M cost is going approx. 6.6% of capital cost of asset. As per Order dated 11.10.2014 of the port placed on M/s. Italgru S.r.l., Italy the repair &amp; maintenance cost per Crane per year after the free guarantee period of 2 years works out to ₹150 lakhs (which is the actual ordered value)</p> <p>Further, as per the TAMP guidelines 2008, other expenses @5% of the gross fixed asset value allowed which includes:</p> <p>(a) Salaries and wages of operating and maintenance staff including welfare and other expenses towards them.</p> <p>(b) Management and general overheads comprising:</p> <p>(i) Salaries of management and administration staff including welfare and other expenses towards them.</p> <p>(ii) Maintenance of computers and other office equipment</p> <p>(iii) Any other miscellaneous cost.</p> <p>But, the port has considered only 2% instead of 5% due to the reason that, the salaries &amp; wages of O &amp; M staff including other expenses were already included in the Comprehensive Maintenance order of ₹150 lakhs,</p>
VI.	Depreciation:  As per clause 2.7.1. of the 2005 tariff guidelines, depreciation is to be calculated as per the straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act. As the Companies Act, 2013 has been notified by the Government, the port may update the depreciation rate as per relevant the provisions of the Companies Act, 2013.	Considering life of the equipment as 15 years, the depreciation for each years as per straight line method works out to 6.33%. Calculation has been revised taking into consideration observations made by TAMP.
VII.	Tariff Guidelines of 2005 recommends to prescribed tariff linked to benchmark level of productivity. In this regard, this Authority while determining hire charges for MHC at PPT, VOCPT, KPT and even at the NMPT (respective Orders available on TAMP's website) has prescribed performance linked tariff by way of increment in the base rate if the performance achieved is more than the bench mark level and a disincentive by way of reduction in the base rate if performance achieved is lower than the benchmark. It is noteworthy that, the NMPT in another of its proposal for revision of the tariff for the MHC deployed by the service provider, which is being processed separately, has proposed such Performance Linked Tariff. Following the approach in other Major Port Trusts and in its own port, the NMPT may consider to prescribe Performance Linked Tariff for its owned MHC as well.	<p>During the period, contractor has to give assured availability of crane, not be less than 90% of total hours per quarter. However, if requisite availability of 90% is not achieved, the contractor shall pay penalty of ₹ 2000/- per hour (short fall hours) per crane for that quarter and if the crane is available and the operator is not available for operation of the crane, then the penalty of ₹ 2000/- per hour shall be levied.</p> <p>As regard to the volume concession, as this is the 1st year of operation, trend of usage of the crane shall be assessed and progressively if Crane achieves peak efficiency, NMPT shall approach TAMP for concrete volume concession.</p>
VIII.	The port is requested to furnish a copy of the minutes of the Board meeting approving the proposed rates.	Approval of the Chairman was accorded for the proposal. Further, the proposal will be placed in the ensuing Board meeting in November 2014. (The NMPT has not furnished the approval to finalisation of the case)

6.2. In view of the revision in the rate of depreciation the NMPT has furnished revised cost statement. As per the revised cost statement the revenue requirement and the hire charge for handling of the dry bulk, break bulk and containers are given below:

Sr. No.	Particulars	Dry Bulk	Break Bulk	Containers
(i)	Revenue Requirement	₹ 762.15 lakhs	₹ 750.04 lakhs	₹ 754.81
(ii)	Hire Charge			
	(a) Foreign	₹ 41.33 per mt.	₹ 81.55 per mt.	₹ 1258.02 per TEU
	(b) Coastal	₹ 24.80 per mt.	₹ 48.92 per mt.	₹ 754.81 per TEU

6.3. Accordingly, the rates initially proposed in the proposal dated 12 August, 2014 and the rates in the revised proposal dated 29 October, 2014 is tabulated below for ease of reference:

Sr. No.	Particulars	Initial Rates		Revised Rates	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
(i)	Dry Bulk	₹ 44.54/MT	₹ 26.72/MT	₹ 41.33/MT	₹ 24.80/MT
(ii)	Break Bulk	₹ 87.81/MT	₹ 52.69/MT	₹ 81.53/MT	₹ 48.92/MT
(iii)	Containers				
	(a) upto 20' TEU	₹ 1358/TEU	₹ 815/TEU	₹ 1258/TEU	₹ 754/TEU
	(b) Above 20' TEU and below 40' TEU	₹ 2038/TEU	₹ 1223/TEU	₹ 1887/TEU	₹ 1131/TEU
	(c) Above 40' TEU	₹ 2717/TEU	₹ 1630/TEU	₹ 2516/TEU	₹ 1508/TEU

7.1. A joint hearing in this case was held on 31 October, 2014 at the NMPT premises. The NMPT has made power point presentation on the proposal. At the joint hearing, NMPT and Association of New Mangalore Port Stevedores Limited have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) agreed to furnish its further comments within 3 days i.e. by 3 November, 2014 to us and simultaneously forward a copy to the New Mangalore Port Trust (NMPT) to enable the port to furnish its comments thereon within three days.

7.3. After a reminder, the ANMPS furnished its comments vide letter dated 31 October, 2014 alongwith copy of the KCCL comments dated 24 September, 2014. These comments were forwarded to the NMPT vide our letter dated 18 November, 2014 with the request to furnish its comments latest by 21 November, 2014 to enable us to proceed further, as decided at the joint hearing. The NMPT furnished its comments on the comments of the ANMPS vide its letter dated 2 December, 2014.

8.1. Subsequently, the NMPT, vide its letter dated 16 December, 2014, informed the quantity of liquid, dry, break bulk and container cargo handled during the year 2013-14 and also furnished the break-up of foreign and coastal cargo handled during the year 2013-14 as below:

	Foreign vessel / cargo	Coastal cargo
Bulk cargo	98%	2%
Break bulk cargo	99%	1%
Container cargo	99.5%	0.5%

8.2. As mentioned in para 6.3., the NMPT has proposed rate for loading and unloading of 20', 20' to 40' and above 40' containers. The NMPT had not proposed rate for different container mix like laden, empty, reefer, hazardous containers, etc. In view of that the NMPT was requested, vide our letter dated 31 December, 2014 to furnish a revenue estimation considering the container traffic for different container mix so as to match the Annual Revenue Requirement (ARR) estimated by the port in its revised proposal. Based on clause 5.3 of the 2005 tariff guidelines, the NMPT, vide its letter dated 31 December, 2014 furnished proposed charges for hazardous and reefer charges. Subsequently, vide its email dated 15 January, 2015 the port furnished proposed rates for loading and unloading of normal, reefer containers and hazardous containers, both loaded and empty, of upto 20', 20' to 40' and above 40' containers. Accordingly, the rates proposed for normal, reefer and hazardous containers are as below:

	Foreign		Coastal	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
<b>Normal Containers</b>				
Upto 20'	1258.02	599.52	754.81	359.71
20' to 40'	1887.03	899.28	1132.22	539.57
Above 40'	2516.04	1199.04	1509.63	719.43
<b>Reefer Containers</b>				
Upto 20'	1446.72	689.45	868.08	413.69

20' to 40'	2170.08	1034.17	1302.05	620.50
Above 40'	2893.40	1378.88	1736.04	827.33
<b>Hazardous Containers</b>				
Upto 20'	1509.62	719.42	905.77	431.65
20' to 40'	2264.44	1079.14	1358.66	647.48
Above 40'	3019.25	1438.85	1811.55	863.31

8.3. Later, the NMPT, vide its email dated 15 January, 2015, furnished a working sheet showing the different category and type of containers likely to be handled by the newly procured 63T capacity MHC and also the estimated revenue earnings by these cranes due to handling of containers based on the actual traffic figures of 2013-14. The gist of the working is given below:

Sr. No.	Particulars	Revenue Estimation (in ₹)				Total
		Foreign		Coastal		
		20'	40'	20'	40'	
(i)	Normal container (loaded)	2,96,22,597	86,35,049	12,08,451	1,63,040	₹ 3,96,29,137
(ii)	Normal container (empty)	52,04,433	51,58,270	3,29,494	82,015	₹ 1,07,74,212
(iii)	Hazardous container (loaded)	1,50,962	--	--	---	₹ 1,50,962
(iv)	Hazardous container (empty)	--	--	--	---	--
(v)	Reefer container (loaded)	62,209	82,46,304,	---	---	₹ 83,08,513
(vi)	Reefer container (empty)	--	--	--	--	--
(vii)	Total estimated revenue	3,50,40,201	2,20,39,623	15,37,945	2,45,055	₹ 5,88,62,824
(viii)	Total number of containers in TEUs matching the optimal capacity	32,371	14,112	2517	296	49296 TEUs

*(It is relevant to mention here that the port in its proposal has assessed the normative capacity of the MHC at 60000 TEUs. The revenue estimation furnished by the port indicates the revenue for 20' TEUs and 20' to 40' feet boxes. Since the normative capacity is assessed in TEUs, the revenue estimation furnished by the port is suitably modified for indicating the estimated revenue in TEUs. Accordingly, the revenue estimation of ₹ 588.63 lakhs is arrived for 49,296 TEUs.)*

**Note:**

- (i) Data of containers in numbers and TEUs are adopted from the audited figures for the year 2013-14.
- (ii) It is assumed that the entire 49296 TEUs / 42092 boxes will be handled by the new MHCs. However, practically when two MHCs are handling break bulk and dry bulk cargo they may not be available for handling containers. Therefore, only 50% of the above containers handled may be from our own cranes. The estimated revenue from the two crane as computed in the above table shall be reduced accordingly to ₹ 2,38,60,243/-.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during processing of the case, the following position emerges:

- (i) (a) The New Mangalore Port Trust (NMPT) has filed its proposal dated 12 August, 2014 following the 2005 guidelines which was circulated to the concerned user/user association. Subsequent to the joint hearing the NMPT revised its proposed rates due to change in the rates of depreciation while furnishing its replies vide its letter dated 29 October, 2014 to the queries raised by us. Accordingly the revised proposal dated 29 October, 2014 along with the

information furnished by the Port during the processing of this case is considered for analysis herein below.

- (b) As per clause 3.1.4. of the 2005 guidelines, a Major Port Trust may send its proposal with the approval of its Board of Trustees. The views of the Trustees are to be considered if received within two months of submission of the proposal. As mentioned in the earlier part of the Order the NMPT has not furnished approval of its Board till finalization of this case. However, the proposal has the approval of the port's Chairman.
- (ii) With regard to the proposal for fixation of tariff of MHC owned by the NMPT, the following points are noteworthy:
  - (a) Provision of crange facility is one of the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 and, therefore, the tariff for providing crange facility needs to be regulated by this Authority. The NMPT has filed this proposal for fixation of tariff for the two 63T capacity Mobile Harbour Crane (MHC) purchased and deployed by the NMPT.
  - (b) The NMPT has filed its proposal under the 2005 guidelines. The proposal was processed following the 2005 tariff guidelines. When the case was in advance stage of finalisation, the Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) has issued Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified by this Authority in the Gazette of India on 27 January, 2015 vide G. No. 30 and made effective from 13 January, 2015.
  - (c) In the context of Regulation of charges levied by other authorised service providers, Clause 9.1, 9.2 and 9.3. of the said Tariff Policy, 2015 prescribe the tariff setting method. One of the methodologies prescribed in the above clauses of the 2015 tariff guidelines to fix the tariff based on optimal capacity following the principles of 2008 Tariff Guidelines was being followed by this Authority in fixing the tariff for the MHC deployed by the authorised service providers as well as MHC owned and deployed by the Port Trusts even prior to the issue of the 2015 tariff guidelines. Even the NMPT has followed the same methodology in the subject proposal as can be seen in the subsequent paragraphs.
  - (d) As mentioned above, this Authority has been consistently following the same methodology for fixing the tariff of the MHC either deployed by the port itself or by the service providers authorized by the port. Further, the methodology followed in the subject proposal is similar to the methodology prescribed in clause 9.1. to 9.3. of the Tariff Policy guidelines, 2015. Even the NMPT, as prescribed under clause 9.1. to 9.3. of the Tariff Policy, 2015 has in its revised proposal proposed performance standards for the MHC.
- (iii) The NMPT has proposed hire charges for handling dry bulk cargo, break bulk cargo and containers. For the purpose of arriving at the proposed hire charge for each of the cargo type the NMPT has considered capital cost of MHC alongwith cost of one grab and spreader depending upon the usage of grab or spreader in handling of the envisaged cargo or container as the case may be. Thus, for the purpose of arriving at the proposed charges for dry bulk cargo the NMPT has considered the capital cost of the MHC and grab and for arriving at the proposed charges for handling containers the port has considered capital cost of MHC and spreader. For arriving at the proposed charges for handling break bulk cargo, the port has considered the capital cost of only the MHC. The operating cost is estimated by NMPT for handling each cargo type in line with the norms and approach adopted by this Authority while determining the hire charge for MHC at the ports and has also considered 16% return on the capital cost of MHC. Based on the Annual Revenue Requirement and the capacity of the MHC the hire charges for handling each type of cargo is proposed by the NMPT.
- (iv) (a) Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, *inter alia*, called for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. No specific guidelines have been laid down to fix tariff for the use of MHCs, either under 2005 tariff guidelines nor under 2008 tariff guidelines. Since, separate set of norms under clause 2.4.1 were not evolved, the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 are relied upon to test the reasonableness of the norms adopted by the NMPT. It is to mention that this Authority while fixing the tariff, under clause 7.2. of the 2005 guidelines for the MHC deployed by the service providers authorized by the Major Port Trusts like V. O. Chidambarnar Port Trust (VOCPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), etc. and also at the Kandla Port Trust (KPT) and Mormugao Port Trust (MOPT) for the MHC deployed by the port itself, has adopted the approach of testing the reasonableness of the norms adopted by the

port against the norms prescribed in the 2008 guidelines. Following the same approach the proposal of NMPT is discussed elaborately in the subsequent paragraphs.

- (b) It is the prerogative of the NMPT to entrust the work of operations and maintenance of port owned cranes to the crane supplier. But, the NMPT proposal is finalised without getting influenced by the terms and conditions of the contract entered between the NMPT and the Crane supplier, but by the normative approach and general approach uniformly followed by this Authority in all other case of fixation of tariff for MHC.
- (v) Capacity of the crane:
  - (a) The port has considered the handling rate of 461 tonnes per hour for handling dry bulk cargo, 50 % of the handling rate of dry bulk cargo as handling rate for break bulk cargo and 15 moves per hour for handling containers by the proposed MHC.
  - (b) The handling rate of 461 tonnes per hour is considered by the port based on the data given by the equipment manufacturer. In response to a point regarding annual capacity raised by the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI), the port has stated that the handling rate for break bulk cargo is considered as half of the dry bulk. The port has, however, not substantiated the handling rate for dry bulk cargo. Similarly, the port has not furnished the basis for considering the handling rate for containers at 15 moves per hour. The number of moves considered by NMPT is an assumption.
  - (c) The handling rate of 10000 tonnes per day for handling dry bulk cargo and 4000 tonnes per day for break bulk cargo (consisting of steel and bagged cargo) is a norm prescribed for fixation of the tariff for multipurpose cargo berth in the 2008 tariff guidelines by considering 3 numbers of Level Luffing Wharf Crane of 20T capacity each. Thus, on suitable adjustment the handling rate for dry bulk cargo comes to 595 tonnes per hour (being 10,000 tonnes per day divided by 70% of 24 hours) and for break bulk cargo 238 tonnes per hour (being 4000 tonnes per day divided by 70% of 24 hours) In the Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June, 2011 relating to fixation of tariff for MHC of 60 tonnes deployed by the KPT, this Authority has considered handling rate of 595 tonnes per hour for dry bulk cargo and 238 tonnes per hour for break bulk cargo.

As the NMPT proposes to deploy 63T MHC, the handling rate of 595 tonnes per day for handling dry bulk cargo as considered by this Authority in fixing the charges for the 60T MHC at KPT is considered. In that case, the capacity of 63T Crane works out to 23,80,000 Tonnes per annum. With regard to the break bulk cargo, the port has not furnished the basis for considering the handling rate by its MHC at 50% of the handling rate of dry bulk cargo. This Authority has considered, vide Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June, 2011, the handling rate for the break bulk cargo at 238 tonnes per hour while fixing the tariff for the 60T MHC deployed by the KPT ( $4000 \times 24 \times 0.7$ ) The NMPT has not furnished any justification for deviation from the norm already considered by this Authority earlier. In view of that case the handling rate of 238 tonnes per hour is considered for handling break bulk cargo by the 63T MHC deployed by the NMPT. In that case, the capacity of the 63 Tonne crane to handle break bulk cargo works out to 9,52,000 tonnes per annum. Incidentally, none of the users consulted in the case have raised pointed objection to the handling of the MHC to handle rate of any of the cargo.

- (d) As regards handling rate for containers, the 2008 guidelines prescribe a norm of 25 moves per hour by quay crane in the norms for fixation of upfront tariff for a dedicated container terminal. The norms for multipurpose cargo terminal does not prescribe handling rate for containers. Thus, no norms are found to be prescribed in the 2008 guidelines for handling containers by MHC. This Authority while fixing the tariff for the 100 tonne MHC deployed by the MOPT vide Order No. TAMP/25/2013-MOPT dated 4 August, 2014 has considered the 20 moves per hour for assessing the capacity of the crane at 80000 TEUs. The subject crane at the NMPT is 63 T MHC. On suitable adjustment the rate of 15 moves per hour by a 63 tonne MHC considered by the NMPT appears to be reasonable.

Recognizing that no specific norms are prescribed for handling containers by 63 tonne MHC and as the handling rate of 15 moves per hour considered by the NMPT appears to be reasonable for the reasons mentioned above, this Authority relies upon the judgment of the NMPT for assessing the capacity of the MHC for containers.

- (e) The NMPT has considered 4000 hours for assessing the capacity of the cranes proposed to be deployed. This Authority while fixing the hire charge for MHC at other Major Port Trusts including NMPT has considered 4000 hours based on the working hours norm prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo berth. Hence, the hours of working at 4000 hours considered by NMPT is in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines of 2008.

- (f) As stated earlier, the NMPT has arrived at the proposed hire charges for handling dry bulk cargo, break bulk cargo and containers by considering the capital cost of MHC alongwith cost of grab and spreader depending upon the usage of grab or spreader in handling of the envisaged cargo/container.

Thus, depending upon the handling rate and the number of working hours, the standard capacity of the MHC is arrived separately for each type of cargo groups (i.e.) dry bulk cargo, break bulk cargo and container with reference to the handling rate as mentioned above. Accordingly, the normative capacity of the 63 T MHC works out to 23,80,000 tonnes for dry bulk cargo, 9,52,000 tonnes for break bulk cargo and 60,000 TEUs for container handling, which are considered in this analysis.

(vi) Capital Cost:

- (a) As stated earlier, the NMPT has considered capital cost of the MHC for each of the type of cargo proposed to be handled. The NMPT has stated that grabs are used only for handling dry bulk cargo and not for break bulk or containers. Similarly, spreaders are used only for containers and not for dry bulk or break bulk cargo. In view of that capital cost for arriving at the proposed rate for handling dry bulk and container consists of capital cost of MHC plus the cost of grab or spreader, as the case may be.
- (b) The capital cost of the MHC for handling dry bulk is considered by the port at Euros 27,15,000 which consists of the Euro 26,50,000 for one MHC and Euro 65,000 for one grab. Similarly, the capital cost of the MHC for handling containers is considered by the port at Euro 27,60,000 which consist of the Euro 26,50,000 for one MHC and Euro 1,10,000 for one spreader. The capital cost of only MHC i.e. Euro 26,50,000 is considered for arriving at the handling cost of break bulk cargo. Considering the exchange rate of ₹ 80 per Euro the port has quantified the capital cost of ₹ 2172 lakhs, ₹ 2120 lakhs and ₹ 2208 lakhs respectively for computation of tariff for dry bulk, break bulk and containers.
- (c) This Authority while fixing the tariff for MHC has been updating the capital cost of the MHC with the exchange rate prevailing at the time of finalizing the case. The exchange rate prevailing at the time of finalizing this case is around ₹ 68 per Euro. As mentioned by the NMPT the capital cost of the said cranes has already been capitalized in the year 2014-15. Since the cost of cranes were already capitalized, the capital cost as considered by NMPT is considered in this analysis.

(vii) Operating cost:

(a) Fuel:

- (i) The NMPT has considered fuel consumption of 38.4 liters for handling dry bulk and break bulk cargo and 32.7 liters for handling containers. Infact, in response to our query the NMPT has stated that the average actual fuel consumption per hour is around 39 liters per hour.
- (ii) From the above it can be seen that there is variation in the actual fuel consumption and fuel consumption as assessed by the NMPT. The port has not furnished any evidence for relying on the fuel consumption as assessed by them. The fixation for hire charge for MHC is being done on normative basis by testing the reasonableness of the norms considered by the port against the norms prescribed in the 2008 guidelines. Since the hire charges are fixed based on normative basis it may not be appropriate to rely on the rate of actual fuel consumption indicated by the port.
- (iii) In any case, no exclusive fuel consumption norm for a MHC is prescribed in the tariff guidelines of 2008. While prescribing the hire charge for a 100 tonne MHC at other Major Port Trusts, the fuel consumption of 70 liters per hour per MHC for 4000 hours per annum is being being considered. This Authority, while fixing the hire charge for 60 T MHC at the KPT, has considered the fuel consumption of 33.33

liters per hour per crane based on the manufacturer's manual. When asked in this regard, the NMPT has not furnished reason for considering higher rate of fuel consumption for handling dry bulk and break bulk cargo than the rate of fuel consumption considered for more or less similar capacity MHC at KPT.

- (iv) In view of the above and recognizing that fuel consumption for 60 T MHC at the KPT at 33.33 liters per hour has already been accepted in KPT case earlier, the fuel consumption of 33.33 liters for the subject MHC of the NMPT is considered in this case also.
  - (v) This Authority while fixing the tariff has been considering the price of the fuel prevailing at the time of the finalizing the proposal by considering the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines as done in other ports. While disposing of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixing the tariff for the MHC, this Authority, vide its Order no. TAMP/34/2014-PPT dated 28 November, 2014, has considered the price of the premium diesel which is costlier than the normal high speed diesel for estimating the operating cost. In line with the approach so followed the fuel cost is considered at the prevailing rate of premium diesel at ₹ 56.34 per litre for the fuel consumption for 4000 hours considered by the NMPT.
- (b) Repairs and Maintenance cost:
- (i) The NMPT has considered the repairs and maintenance cost at ₹150 lakhs per annum for each of the cargo type envisaged to be handled reportedly based on the order placed on the crane supplier. The port has stated that the amount of ₹150 lakhs includes cost of skilled operator for operating all the 3 shifts, including reliever, which is not taken into consideration anywhere else in the computation. Hence, the R&M cost is approx. 6.6% of capital cost of asset.
  - (ii) The hire charges for MHC is being fixed on the normative basis. As per the norms prescribed for multipurpose cargo berth in the 2008 guidelines, this Authority has considered 5% of the capital cost as repairs and maintenance cost for fixing the hire charge for MHC operated by the service providers authorized by the port or the MHC deployed by the port itself at the VPT or KPT.
  - (iii) In view of the above the assessed repairs and maintenance cost is modified in line with the prevailing approach followed by this Authority for fixing the hire charges for MHC at other major ports.
  - (iv) User association like Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) have requested to reduce this cost by 1/3<sup>rd</sup> for first three years and since the cost of the crane is inclusive of repairs and maintenance cost for first two years this cost needs to be eliminated for first two years. The port has argued that as against the repairs and maintenance cost of ₹ 1.69 crores it has considered only ₹ 1.50 crores. As per the reply furnished by the NMPT to the query raised by us, the guarantee period for the MHC covers the repairs and maintenance of the crane for first two years. However, as stated earlier, this proposal is processed based on normative approach without getting influenced by the contract entered by the port and the actual expenditure incurred or to be incurred by the NMPT. Accordingly, the estimate of repairs and maintenance is moderated at @ 5% of the capital cost as per norm.
- (c)
- (i) Insurance and other expenses is considered by the NMPT at 1% and 5% of the capital cost respectively. This is found to be in line with the norms prescribed in 2008 guidelines and the percentages considered for estimating the insurance and other expenses at other Major Ports Trusts while fixing tariff for the use of MHC. That being so, the estimates considered by the NMPT is accepted.
  - (ii) KCCI has submitted that the insurance cost should be re-negotiated and that depreciation should be considered at 6.66%. As rightly stated by the NMPT, insurance is considered as per the norms prescribed in the 2008 guidelines and that the depreciation rate considered by it is as per the Companies Act.
- (d) The NMPT had considered depreciation at 10.34% in its initial proposal. When specifically asked to update the depreciation rate as per the relevant provisions of the Companies Act,

2013, the port has revised the depreciation considering the life of the equipment as 15 years and calculated the depreciation at 6.33% on the average written down value of the MHC.

It is relevant to mention in this regard that during the disposal of the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of Reference tariff for the use of MHC, the CHPT had then submitted that the provisions as per the Companies Act 2013 (Schedule II of section 123 Part C(K) (2) and notes under Serial No. 6 of the Companies Act 2013) suggest that the useful life of heavy lift equipment be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. Accordingly, the depreciation in the case of MHC was considered at 10% of capital cost of the MHC. In the recent proposal filed by the PPT the same rate of depreciation i.e. 10% is considered for fixing the tariff for the MHC.

In line with the above decision the rate of depreciation on the MHC is considered at 10%.

- (viii) The NMPT has considered 16% Return on Capital Employed (ROCE) on the average of the Written Down Value (WDV) of the MHC for three years. The KCCI has objected to considering 16% return on the ground that the port has not borrowed funds at 16% for acquiring the asset but is acquired out of internal funds. The user is not concerned with source of funds but concerned with the asset put to use. The port is entitled return on the investment made by it to acquire the MHC which is put to use. As rightly argued by NMPT, as per clause 2.4. of the 2008 guidelines return is to be allowed on the capital employed. As regards the ROCE on the WDV considered by the NMPT, it has to be recognized that the tariff for MHC is being fixed following normative approach whereas WDV is considered under cost plus approach. It is not appropriate to follow a mixed approach.

As per clause 3.7. of the 2008 guidelines the return is to be allowed on the capital cost. This Authority while fixing the hire charge for MHC at other ports has allowed return on the capital employed. This Authority has decided to allow Return on Capital Employed in the cases decided during the year 2014-15 at 16%. Accordingly, the return at 16% on the capital employed i.e. capital cost of the MHC for each type of cargo is allowed.

- (ix) (a) Based on the above discussion, Annual Revenue Requirement (ARR) from cargo envisaged to be handled, which is the sum total of the annual operating cost and return on the capital employed is calculated. The ARR for the dry bulk, break bulk cargo and container is calculated. Accordingly, the assessed ARR is tabulated below:

Sr. No.	Type of cargo	ARR assessed by the NMPT	ARR assessed by us with Repairs & Maintenance cost
(i)	Dry bulk Cargo	₹ 762.15 lakhs	₹ 878.75 lakhs
(ii)	Break Bulk Cargo	₹ 750.04 lakhs	₹ 859.51 lakhs
(iii)	Containers	₹ 754.82 lakhs	₹ 892.07 lakhs

- (b) Thus, considering the ARR as assessed by us and the normative capacity of the MHC at 23,80,000 tones for handling dry bulk cargo, 9,52,000 tonnes for handling break bulk cargo and 60000 TEUs for handling containers, as mentioned above, the rate approved by this Authority is worked out.
- (x) Clause 4.3. of the 2005 guidelines, as well as Clause 8.5 of the Tariff Policy, 2015 which is issued as policy direction by the Government, stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. As per the said clause, concessional tariff is to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. The Government policy of allowing concessional rate for coastal cargo is binding on NMPT as well as this Authority. From the details furnished by the NMPT, it is seen that during the year 2013-14 the ratio of foreign and coastal dry cargo handled by the MHC is 98% and 2%. Similarly, the ratio of the foreign and coastal break bulk cargo handled during the year 2013-14 is 99% and 1 % whereas the ratio for handling container cargo is 99.5% and 0.5%. The ratio furnished by the port for 2013-14 is relied upon.
- (xi) Considering the assessed capacity and ARR and also considering the share of the foreign and coastal traffic position reported by the port as well as the impact of the concession, the rates for dry bulk and



break bulk cargo are worked out. The rates proposed by the port and the rates approved for dry bulk and break bulk cargo are tabulated below:

Sr. No.	Type of cargo	Rate proposed for the Foreign cargo by the NMPT	Rate approved for the Foreign cargo
(i)	Dry bulk Cargo	₹ 41.33 per tonne	₹ 37.22 per tonne
(ii)	Break Bulk Cargo	₹ 81.53 per tonne	₹ 90.65 per tonne

- (xii) The difference in rates proposed by the NMPT and the rates approved by this Authority is mainly attributable to difference in the handling rate and in turn the normative capacity of the MHC, updation of the fuel cost, reassessing the repair and maintenance cost and considering the ROCE on the capital cost. Apart from that the rates approved are arrived considering the impact of coastal concession on the foreign cargo.
- (xiii) (a) It is relevant here to mention that the NMPT, in addition to proposing of rates for handling dry bulk cargo and break bulk cargo, has also proposed the rate for handling different categories and sizes of containers vide its letter dated 29 October, 2014, 31 December, 2014 and 15 January, 2015. Based on handling rate of 15 moves per hour by the MHC for 4000 hours per year the optimal capacity of the MHC with spreader was assessed at 60000 TEUs. As discussed in the earlier paragraph, based on the assessed capacity of the MHC the ARR for the container handling is worked out at ₹ 892.07 lakhs per annum.
- (b) As mentioned in the first part of the Order, the NMPT had initially proposed rates for containers based on its size. Subsequently, after the joint hearing, the port has proposed rates for normal, reefer and hazardous containers for different categories and sizes of containers i.e. laden and empty, 20' / 40' and above 40' containers in TEUs handled based on audited figures for 2013-14. However, as against the normative capacity of 60000 TEUs assessed by the NMPT the port has furnished revenue estimation ₹ 588.63 lakhs for 49,296 TEUs, based on rates for various categories and sizes of containers. The revenue estimation of ₹ 588.63 lakhs furnished by the port from handling different categories and sizes of containers does not match with the Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 754.82 lakhs estimated by the NMPT in its proposal from handling containers by the MHC. The port has, however, not explained how the revenue gap would be bridged. The data of various categories and sizes of containers handled by the NMPT during the year 2013-14 is extrapolated in the same proportion to match with the normative capacity of 60000 TEUs and arrived at the revenue estimation based on the rates proposed by the NMPT. The revenue so estimated at ₹ 716.44 lakhs for 60,000 TEUs does not match with the revenue estimated by us at ₹ 892.07 for the same capacity of 60,000 TEUs. In this connection, it is noteworthy that based on the normative capacity of 60000 TEUs the revenue estimated at the proposed rates is ₹ 716.44 lakhs as against the revenue estimated by us at ₹ 892.07 lakhs. In view of that and in order to enable the port meet the revenue estimation of ₹ 892.07 lakhs a suitable adjustment in proportion to the revenue estimation vis-a-viz the normative capacity of 60000 TEUs is made to the extent of 24.51% in the rates proposed by the NMPT for various categories and sizes of containers.
- (c) It is relevant here to state the share of foreign and coastal container traffic furnished by the port vide its letter dated 16 December, 2014 is different from the share of foreign and coastal containers as seen in the revenue estimation furnished by the port vide its email dated 15 January 2015. As the revenue estimation is based on the audited figures of 2013-14, the proportion of foreign and coastal containers maintained by the NMPT in its revenue estimation is maintained in our calculations.
- (xiv) The cost statements submitted by the NMPT are modified in line with the above discussion. The modified cost statements are attached as **Annex-I, II and III (a) to (c)**
- (xv) (a) Clause 5.9 of the 2005 Guidelines called for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. Accordingly, performance linked tariff for the MHC was prescribed at various Major Port Trusts, including the NMPT, where the MHC is deployed by the service providers authorized by it. The performance linked tariff is also fixed for the MHC owned and operated by the KPT. The tariff at the KPT has been prescribed for dry bulk

cargo and break bulk cargo by taking into account the base performance level at 10,000 tonnes per day and 4000 tonnes per day respectively based on the handling rates considered while determining the normative capacity vide Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June 2011.

- (b) The NMPT had not proposed performance linked charges for any of the cargo type in its initial proposal. While seeking additional information/clarification on the proposal the NMPT was advised to propose performance linked tariff for its own MHC, in line with the performance linked tariff prescribed in other Major Port Trusts including at the NMPT, by way of increment in the base rate if the performance achieved is more than the bench mark level. The port has proposed for prescribing penalty of ₹ 2000/- per shortfall hours per crane if the requisite availability of crane for 90% of the total hours per quarter is not achieved by the contractor. Further, if the crane is available and the operator is not available for operation of the crane, then the penalty of ₹ 2000/- per hour shall be levied on the contractor. The NMPT has agreed at the joint hearing to pass on the penalty levied on the contractor for non-achievement of performance to the users.

It is appears from the NMPT reply to the queries that the port has entered in to contract for operation of the MHC at the port. The levy of penalty appears to be an arrangement between the port and the contractor appointed for operation of the MHC. Prescription of the penalty clause as Performance Standard will not enable the port to link the achievement or non-achievement of benchmark level of productivity for the purpose of indexation of the tariff.

- (c) This Authority has prescribed by way of reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level performance. The tariff linked to bench mark performance is prescribed for the MHC operated by the authorized service providers at VPT, PPT, VOCPT and even at NMPT. Even performance linked tariff is prescribed for the MHC operated by the KPT. That being so, it is necessary to prescribe performance linked tariff. In this connection the port has stated after observing the trend of usage it shall approach this Authority with concrete volume concession. Volume concession would perhaps be different from performance linked tariff. The port may offer volume concession to attract more volume for use of the MHC. The issue regarding volume concession can be dealt with as when the port approaches this Authority with a concrete proposal as stated by the NMPT.
- (d) As prescribed in clause 2.8 of the 2015 tariff guidelines the port can index its tariff automatically to inflation from second year onwards subject to achievement of Performance Standards as per clause 3.2.. In order to enable the port to index its tariff it is necessary to prescribe the performance linked tariff for use of the MHC operated by the NMPT for handling dry bulk and break bulk in line with the performance linked tariff prescribed for the MHC operated by the authorized service providers or the port itself If the Performance Standard is not fulfilled, no indexation would be allowed during the next year.

- (xvi) As stated earlier, when the case was in advanced stage of finalization the Government of India in the Ministry of Shipping issued Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified by this Authority in the Gazette of India on 27 January 2015 vide G. No. 30. The said Tariff Policy has come into effect from 13 January 2015.

This Authority has recently passed an Order No. TAMP/24/2013-NMPT dated 13 February, 2015 approving the tariff for the 100 tonne MHC deployed by the service providers authorised by the NMPT. The tariff so approved is subject to indexation of the approved tariff from the effective date of commencement of the second year in line with clause 2.9. read with clause 2.8. and 3.2. of the Tariff Policy, 2015.

As mentioned earlier, the NMPT in the subject proposal has proposed tariff following the methodology prescribed in the 2005 guidelines. Further, the tariff fixed is linked to bench mark level of performance and performance linked tariff by way of reward of 5% increase in the base rent if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level is fixed. Clause 3.2. of the Tariff Policy, 2015 allows indexation of SOR as provided in Clause 2.8 subject to achievement of Performance Standards and if performance standard is not achieved no indexation would be allowed during the next year. Even the tariff for the MHC provided by the authorised service provider fixed vide Order dated 13 February, 2015, above cited, prescribes an indexation clause. The tariff is fixed with reference to the bench mark level of performance. In view of that and recognising that the tariff is

fixed following the parameters prescribed in the 2008 guidelines, suitable note for the 63T MHC owned and deployed by the NMPT is prescribed in the Scale of Rates of the NMPT to enable the port to effect indexation on the approved tariff from the effective date of commencement of the second year, subject to achievement of the base performance standard levels.

- (xvii) As per section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 this Authority is mandated to frame Scale of Rates and statement of conditionalities under which any of the services mentioned in the said section shall be performed. The NMPT has not proposed conditionalities governing the proposed rate. This Authority has prescribed conditionalities/notes for the tariff for the MHC deployed by the authorized service providers as well as for the tariff for the MHC owned and deployed by the KPT. Therefore, the NMPT is advised to file a suitable proposal for prescription of conditions governing the application of rates within two months of date of notification of this order.
- (xviii) As stated in the earlier part of the Order, the existing SOR of the NMPT does not prescribe any rate for handling by 63 T MHC. The port has reported that it is charging the rate approved by this Authority for 100T crane as provisional rate from the date of commissioning of the crane i.e. from 5 September 2014. The port has also stated that consensus on levy of a provisional rate did not materialize in its meeting with the port users held on 20 September 2014.

Generally, the rates approved by this Authority have prospective effect. Though the NMPT has expressed inability to arrive at the consensus for levy of the provisional rates, it is noteworthy that none of the users have objected to the rates levied by the NMPT on provisional basis. The rates proposed for levy on provisional basis is ₹38.34 per tonne for dry bulk and ₹72.90 per tonne for break bulk cargo.

Recognizing that none of the users consulted in the subject proposal have raised any pointed objection on the provisional rates levied, the action of NMPT of levying the provisional rate on adhoc basis is recognised as such.

- (xix) Clause 2.9. of the Tariff Policy, 2015 prescribes the validity of the SOR of the port for three years subject to indexation as mentioned in clause 2.8. and 3.2. That being so, the validity of the approved hire charge for 63 T MHC owned and deployed by the NMPT is prescribed for three years from the date of implementation of this Order. Since the cranes are already under operation, the tariff for the subject MHC shall come into force after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of three years. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically approved by this Authority.
- (xx) The hire charge for 63 T MHC is incorporated in the existing Scale of Rates of the NMPT under Chapter VI-Other Charges under Clause 6.9.-Charges for use of Harbour Mobile Cranes deployed by the NMPT.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

**“6.9. Charges for use of the 60-64 Tonne Mobile Harbour Crane deployed by the New Mangalore Port Trust:**

- (I) For Dry Bulk Cargo:

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹) from the effective date for third year in operation	
	Foreign	Coastal
10000	37.22	22.33
10001-11000	39.08	23.45
11001-12000	40.94	24.56

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 12000 tonnes.

## (ii) For Break Bulk Cargo

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹) from the effective date for third year in operation	
	Foreign	Coastal
4000	90.65	54.39
4001-5000	95.18	57.10
5001-6000	99.71	59.83

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6000 tonnes.

## (iii) For containers:

	Foreign		Coastal	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
<b>Normal Containers</b>				
Upto 20'	1566	746	940	448
20' to 40'	2350	1120	1410	672
<b>Reefer Containers</b>				
Upto 20'	1801	858	1081	515
20' to 40'	2702	1288	1621	773
<b>Hazardous Containers</b>				
Upto 20'	1880	896	1128	537
20' to 40'	2820	1344	1692	806

- (iv) After completion of one year from the effective date of implementation of this Order, the rate for the benchmark level of the average daily crane performance at 10000 Metric Tonne for Dry Bulk Cargo, 4000 Metric Tonne for Break Bulk cargo and 60000 TEUs, shall be indexed annually to meet the cost of inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January 2015 and 1<sup>st</sup> January of the relevant year as per clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015 subject to achievement of the bench mark level of the average daily crane performance. The benchmark level of the average daily crane performance is to be calculated taking into account the total tonnage (cargo wise) handled in a year divided by the total time taken for the respective cargo group. Such automatic adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

11.2. The rates approved shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of three years. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015(13)]

## Annex - I

**Fixation of hire charge for a 63 tonne MHC owned by the NMPT for cargo handling operation (Dry Bulk) at New Mangalore****Port Trust**

Sl. No	Particulars	As furnished by the NMPT		As considered by the Authority	
		Workings	Estimates	Workings	Estimates
I	<b>Optimal Capacity (Dry Bulk Cargo)</b>	-			
	Handling rate per hour (In tonnes per hour)	Average of single movement & Combined movement	461	Handling rate as considered in the proposal of KPT as per norms for dry bulk cargo like food grains, coal, etc.is 10000 tonnes per day. [Handling rate per hour: 10000/ (24 * 70% utilisation factor)]	595
	Working hours per annum	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	Annual Capacity (in tonnes)	461 * 4000	18,44,000	595 * 4000	23,80,000
II	<b>Capital Cost of 1 HMC with grab</b>	Euro 27,15000. 1 Euro is considered at Rs.80/- as considered by NMPT.	₹ 2,172	As considered by the port	₹ 2,172
III	<b>Operating Cost</b>	<b>Rs. In Lakhs</b>			
	(a) Fuel Cost	Fuel consumption considered as average of single movement & combined movement i.e.38.4 liters * 4000 hours * Rs. 69 per liter	₹ 105.98	33.33 liters*4000 hours*Rs. 56.34 per liter	₹ 75.11
	(b) Repair & Maintenance	As per CMC order the total cost of Maintenance including spares per Cranes is Rs.150 lakhs	₹ 150.00	5% of the Capital Cost i.e. 5% * Rs.2172 lakhs from third year onwards	₹ 108.60
	(c) Insurance	1% on Capital cost i.e.1%*Rs.2172 lakhs	₹ 21.72	1% on Capital cost i.e. 1% * Rs.2172 lakhs	₹ 21.72
	(d) Depreciation	As per Companies Act, 2013 i.e. 6.33% * Rs. 2172 lakhs	₹ 137.49	As per Companies Act, 2013 i.e. 10% * Rs. 2172 lakhs	₹ 217.20
	(e) Other Expenses	2% of Gross fixed Asset Value i.e. 2% * Rs. 2172 lakhs	₹ 43.44	5% of Gross fixed Asset Value i.e.5%*Rs.2172 lakhs	₹ 108.60
	<b>Total (a) to (e)</b>		<b>₹ 458.63</b>		<b>₹ 531.23</b>
IV	<b>ROCE</b>	On average of Written down value of the MHC for three years i.e. 16%*1897.02	<b>₹ 303.52</b>	On the Gross Fixed Asset Value (i.e.16%*2172 lakhs)	<b>₹ 347.52</b>
V	<b>Annual Revenue Requirement</b>	(III) + (IV)	<b>₹ 762.15</b>	(III) + (IV)	<b>₹ 878.75</b>
VI	Hire Charge per tonne (Foreign) in Rs.	Rs.762.15 lakhs i.e. Annual Revenue Requirement divided by optimal capacity i.e. 1.844 Million Tonnes	<b>₹ 41.33</b>	Rs.875.71 lakhs i.e. Annual Revenue Requirement divided by (2380000*98%+2380000*2%*60%)	<b>₹ 37.22</b>
VII	Hire charge per tonne (Coastal) in Rs.	60% of hire charge for foreign cargo i.e. Rs. 41.33	<b>₹ 24.80</b>	60% of hire charge for foreign cargo i.e. Rs.37.22.	<b>₹ 22.33</b>

## Annex - II

**Fixation of hire charge for a 63 tonne MHC owned by the NMPT for cargo handling operation (Break Bulk Cargo) at New Mangalore Port Trust**

Sl. No	Particulars	As furnished by the NMPT		As considered by the Authority	
		Workings	Estimates	Workings	Estimates
I	<b>Optimal Capacity (Break Bulk Cargo)</b>				
	Handling rate per hour (In tonnes per hour)	50% of the handling rate of dry bulk cargo (461*50%)	230	Handling rate as considered in the proposal of KPT as per norms for dry bulk cargo like food grains, coal, etc.is 4000 tonnes per day. [Handling	238

				rate per hour: 4000/ (24 * 70% utilisation factor)]	
	Working hours per annum	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	<b>Annual Capacity (in tonnes)</b>	<b>230 * 4000</b>	<b>920000</b>	<b>238 * 4000</b>	<b>952000</b>
II	Cost of HMC (Rs. In Lakhs)	Euro 26,50000. 1 Euro is considered at Rs.80/-	₹ 2,120	As considered by the port	₹ 2,120
III	Operating Cost	<b>Rs. In Lakhs</b>			
	(a) Fuel Cost	Fuel consumption considered as average of single movement & combined movement --38.4 liters * 4000 hours * Rs. 69 per liter	₹ 105.98	33.33 * 4000 * 56.34	₹ 75.11
	(b) Repair & Maintenance	As per CMC order the total cost of Maintenance including spares per Cranes is Rs.150 lakhs	₹ 150.00	5% of the capital cost from third year onwards	₹ 106.00
	(c) Insurance	1% on Capital cost of Equipments --1% & Rs. 2120 lakhs	21.20	1% on Capital cost i.e. 1%*Rs.2120 lakhs	₹ 21.20
	(d) Depreciation	As per Companies Act, 2013-- i.e. 6.33% of Rs. 2120 lakhs	₹ 134.20	As per Companies Act, 2013 i.e. 10% * Rs. 2120 lakhs	₹ 212.00
	(e) Other Expenses	2% of Gross fixed Asset Value--i.e.2% * Rs. 2120 lakhs	₹ 42.40	5% of Gross fixed Asset Value i.e. 5% * Rs.2120 lakhs	₹ 106.00
	<b>Total (a) to (e)</b>		<b>₹ 453.78</b>		<b>₹ 520.31</b>
IV	<b>ROCE</b>	On average of the WDV of the MHC for three years	<b>₹ 296.26</b>	On the Gross Fixed Asset Value (16%*1802 lakhs)	<b>₹ 339.20</b>
V	<b>Annual Revenue Requirement</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 750.04</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 859.51</b>
VI	<b>Hire Charge per tonne (Foreign) in Rs.</b>	Rs.750.04 lakhs/9.20 Million Tonnes	<b>₹ 81.53</b>	Rs.856.47 lakhs i.e. Annual Revenue Requirement divided by (952000*99%+952000*1%*60%)	<b>₹ 90.65</b>
VII	<b>Hire charge per tonne (Coastal) in Rs.</b>	60% * 81.53	<b>₹ 48.92</b>	60% of hire charge for foreign cargo i.e. Rs.90.65.	<b>₹ 54.39</b>

## Annex - III (a)

## Fixation of hire charge for a 63 tonne MHC owned by the NMPT for Container operation at New Mangalore Port Trust

Sl. No.	Particulars	As furnished by the port		As considered by the Authority	
		Workings	Estimates	Workings	Estimates
I	<b>Optimal Capacity (Container operations)</b>				
	Handling rate per hour (In tonnes)	Average of single movement & Combined movement	15	As considered by the port	<b>15</b>
	Working hours per annum	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	<b>4000</b>
	<b>Annual Capacity (in TEUs)</b>	15 * 4000	<b>60000</b>	15 * 4000	<b>60000</b>
II	<b>Cost of HMC (Rs. In Lakhs)</b>	Euro 27,60000. 1 Euro is considered at Rs.80/-	<b>₹ 2,208.00</b>	As considered by the port	<b>₹ 2,208.00</b>
III	<b>Operating Cost</b>	-	<b>Rs. In Lakhs</b>	-	<b>Rs. In Lakhs</b>
	(a) Fuel Cost	Fuel consumption considered as average of single movement & combined movement - 32.7 liters * 4000 hours * Rs. 69 per liter	₹ 90.25	33.33*4000*56.34	₹ 75.11
	(b) Repair & Maintenance	As per CMC order the total cost of Maintenance including spares per Cranes is Rs.150 lakhs	₹ 150.00	5% of the Capital Cost i.e. 5% * Rs.2208 lakhs	₹ 110.40
	(c) Insurance	1% on Capital cost --i.e.1% & Rs. 2208 lakhs	₹ 22.08	1% on Capital cost i.e. 1% * Rs.2208 lakhs	₹ 22.08

	(d) Depreciation	As per Companies Act, 2013 - 6.33% * Rs. 2208 lakhs	₹ 139.77	As per Companies Act, 2013 i.e. 10% * Rs.2208 lakhs	₹ 220.80
	(e) Other Expenses	2% of Gross fixed Asset Value--2% * Rs. 2208 lakhs	₹ 44.16	5% of Gross fixed Asset Value i.e. 5% * Rs.2208 lakhs	₹ 110.40
	<b>Total (a) to (e)</b>		<b>₹ 446.26</b>		<b>₹ 538.79</b>
IV	<b>ROCE</b>	On average WDV of the MHC for three years--16%*1928.47	<b>₹ 308.56</b>	16%*2208 lakhs	<b>₹ 353.28</b>
V	<b>Annual Revenue Requirement</b>	(III) + (IV)	<b>₹ 754.82</b>	<b>(III) + (IV)</b>	<b>₹ 892.07</b>

CRC of MSS No. 50--51(Wide Table) English



CRC of MSS No. 50--51(Wide Table) English